JANVIER 1951

Esso

NUMÉRO 38

REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL



STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES


VENEZ TÔT VOIR LA JOUVENCELLE
QU'EST CE-CI QUI FRAPPE A LA PORTE
GROS LOURDAUDS FAITES UNE PAUSE
VENEZ TÔT GENTIL PASTOUREAU
QU'EST CE-CI CE SONT DES AMIS
GROS LOURDAUDS NE SOUFFLEZ PLUS MOT
BLANC COMME NEIGE EN SON BERCEAU
PORTANT UN COUPLE DE CABRIS
ET MARCHEZ COMM' LES ESCARGOTS
SON PETIT ENFANT ÉTIN - CELLE
DONC DES AMIS DE BONNE SORTE
VOILA TROP LONGTEMPS QUE L'ÓN CAUSE
AÏE, AÏE, AÏE, QUE LA MÈRE EST BELLE
TA, TA, TA, OUVREZ · NOUS LA PORTE
PLAN, PLAN, PLAN, QUE L'ENFANT REPOSE
AÏE, AÏE, AÏE, QUE L'ENFANT EST BEAU
TA, TA, TA, ENTREBAILLEZ L'HUIS
PLAN, PLAN, PLAN, LAISSEZ L'EN REPOS

JANVIER 1951 NUMÉRO 38

Esso REVUE

REVUE MENSUELLE RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE UJEF DE FRANCE

SOMMAIRE

Photographies

COLLECTION ESSO BEZAULT (d'après des estampes du Musée Carnavalet et du Musée de la Ville de Paris, p. 4, 5, 6, 7), 16, 24, 25, 28, 29 et 34 - BROYELLE, p. 10 - MOREL, p. 14 h - MALLET, p. 25 h. g. - ESSO-SUÈDE, p. 14 - STANDARD OIL Co (New-Jersey), p. 21, 22, 23.

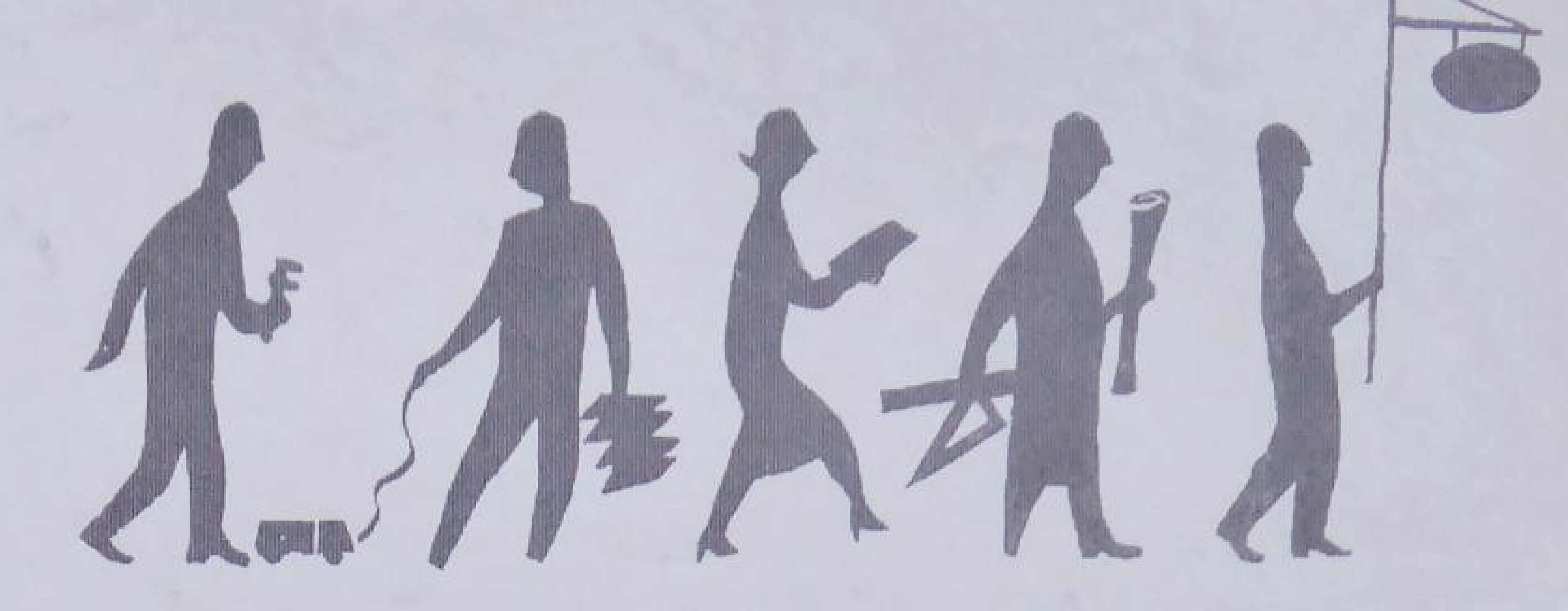
Illustrations

VUILLEMIN, p. 15 - GIRAUDET, p. 2 et 3 - S.E.S., p. 11 et 13 - MATGÉ, p. 2 c., 4, 5, 6, 7, 9, 12, 28, 29.

Mise en page : A. H. FERREY.



Notre couverture : *Image de Noël.* J.-P. Ronzel)



Cette fin d'année m'amène bien naturellement à vous adresser des vœux... des vœux qui peuvent paraître téméraires dans le tourbillon des événements actuels.

Ce que nous réserve 1951, il n'est pas en mon pouvoir de le prédire, mais, sur le plan national, ce n'est que par la persuasion et la patience que nous reforgerons l'unité et le moral de notre pays et, sur le plan de notre Société, il dépend de nous que joies ou épreuves nous soient utiles si nous savons les goûter ou les supporter au coude à coude.

Je vous ai parlé à plusieurs reprises dans les précédents numéros d'Esso-Revue de la nécessité de renforcer chaque jour davantage la cohésion de l'équipe Esso.

Seuls, des contacts humains toujours meilleurs et plus étroits nous conduiront vers cette parfaite cohésion que nous ne pourrions atteindre dans l'abstrait, ou dans l'ignorance de ce que fait le voisin.

Malheureusement, je ne puis avoir avec chacun d'entre vous l'entretien amical que je souhaite. Mais je voudrais pourtant que vous croyiez à mon profond désir de me sentir près de vous dans l'accomplissement de vos diverses tâches quotidiennes dont chacune est, quel que soit son caractère, indispensable à la Société.

J'ai essayé de vous apporter dans cette revue ce que je crois être l'expression de ce sentiment ; mais, si vous pouvez ainsi connaître le fond de ma pensée, je ne puis guère, en retour, connaître la vôtre que sommairement et indirectement à travers la synthèse — valable mais forcément incomplète — qui me parvient par les voies régulières de notre organisation.

Il y a là pour moi une préoccupation constante et mon plus vif désir est qu'en 1951 votre direction générale trouve le moyen d'être plus éclairée.


Comptez sur moi pour vous suivre de près dans votre travail : je n'ignore pas que l'équipe Esso n'a de valeur que par tout ce que vous lui apportez d'enthousiasme, d'ingéniosité et d'ardeur au travail. Ces qualités ne se développent que dans un climat de confiance. Encore faut-il que je puisse être certain que les conditions propices à l'établissement de ce climat sont toujours réunies.

C'est là, avec mes vœux très affectueux pour vous et les vôtres, le vœu supplémentaire que je forme pour le plus grand bien de tous.

SERGE SCHEER
PRÉSIDENT
DIRECTEUR GÉNÉRAL



◀ Noël ancien de Nicolas Saboly (1614-1675)



MESSAGE DE NOËL

Présenter des vœux et des souhaits qui portent sur une année et le faire avec la plus grande sincérité n'est pas une tâche légère... Il ne suffit pas de dire ''bonne année'', ''bonne santé'' sans penser s'il est opportun de l'affirmer même si toute notre franchise et notre amitié nous poussent à le faire...

Nous avons nos angoisses, nous avons à la mémoire des images de guerre, des images malheureusement encore trop actuelles. Cette inquiétude - que nous écartons - humainement - que nous n'osons nous avouer, il faut y penser et ne pas nous dire ''Vivons ainsi, nous verrons bien !''. Il faut affirmer, au contraire, notre connaissance d'un avenir incertain et enrichir encore notre volonté de paix. Sans discours, sans idéologie. Une volonté de paix, simplement humaine.

Au seuil de cette nouvelle année, le meilleur vœu que l'on puisse faire est que cette volonté de paix devenue notre devoir ait porté ses fruits et que nous n'ayons plus aucune angoisse, aucune inquiétude en regardant nos enfants jouer autour de nous ou dessiner un arbre de Noël.

Pierre MOREL



noël

Noël ! Vous souvenez-vous quand on était petit ? Les vitrines des bazars et des grands magasins, les vitrines toutes illuminées où les poupées et les chevaux de bois font la pantomime ; les grandes affiches où l'on voit le Père Noël, le Père Magique, avec sa traditionnelle barbe blanche, son capuchon rouge et sa hotte pleine de jouets; des jouets et encore des jouets, des trains que l'on remonte comme pour aller très loin, des autos de course et des voitures de pompiers et puis des ours, et puis des polichinelles qui se balancent au bout d'un fil ; le fil des jours, beaux comme le jour, de notre enfance.

Noël ! La brume confond les choses et les gens, la nuit tombe de bonne heure, la neige tournoie comme des plumes, et puis se perd sur les arbres et les toits.

Noël c'est le bonheur tombé du ciel, la plus belle fête de l'année puisqu'elle est celle de nos enfants. Regardez-les ces petits mioches écrire leur lettre de commande ; regardez le sérieux de ces yeux, et cette main maladroite, encore toute potelée, qui s'applique à tracer des lettres ; ils sont inouis, haut perchés sur leur chaise, les jambes dans le vide, penchant la tête et tirant la langue pour mieux écrire :

"Mon cher Papa Noël,

Comme je suis bien mignon et ne fais plus pipi au lit, ni sur les genoux des invités, je veux un grand jeu de construction pour fabriquer des maisons qui grattent le ciel."

Et c'est aujourd'hui la livraison ! Le bonhomme du Ciel a sans doute commencé sa tournée et il passera cette nuit pendant leur sommeil. Les petits attendent, brûlants d'impatience depuis plusieurs jours déjà, et il faudra raconter beaucoup d'histoires, promettre beaucoup de merveilles, peut-être gronder, pour qu'ils s'endorment avec, derrière le front, les chansons et les contes de tous les enfants. Les parents, ce soir-là, les récitent avec une voix plus douce, un amour peut-être plus exceptionnel encore et puis eux aussi préparent leur fête.

Le réveillon, où l'on réunit les amis de toujours et les autres, toute la famille, beaux-frères, neveux, nièces, cousins éloignés, le soldat en permission, et c'est pour tout le monde l'occasion de se poser le "Quoi de neuf" entre deux baisers. D'année en année, sans trop le savoir, les enfants ont grandi. Il y a eu des fiançailles, des mariages, des départs à l'étranger peut-être. Au réveillon de Noël, on "marque le point". On voit où l'on en est, on vérifie si les enfants des autres ont pris un nombre de centimètres satisfaisants, et l'on se dit, entre "grands", les années passent, eh oui...".

G.B

l'Eclairage Public aux Champs-E[...]



De l'inconvénient des lampes à huile (Pruche-1850)

Qui pourrait s'imaginer aujourd'hui, en arpentant les Champs-Elysées, que cette artère si pleine de vie et de lumière était, jusque vers le milieu du siècle dernier, le domaine d'arbres, de prairies et de pelouses ? Ce grand parc des Champs-Elysées, créé en 1618 par Marie de Médicis sur d'anciennes cultures maraîchères et aménagé sous Louis XIV par les soins de Le Nôtre, était un des coins de verdure, aux portes de la ville, où les Parisiens venaient le plus volontiers se promener et goûter aux multiples plaisirs que pouvaient leur procurer les étalages des marchands forains, les fermes où l'on pouvait consommer de grands bols de lait et toutes ces distractions qui abondaient à l'ombre des quinconces, depuis les cabarets et les kiosques où se vendaient des friandises, jusqu'aux cirques et théâtres de marionnettes.

Mais si les Champs-Elysées, parcourus par de nombreuses allées et routes non ou mal pavées, attiraient sous leurs arbres un vaste concours de promeneurs, ils étaient également le lieu de rendez-vous de tout un monde plus ou moins dévoyé, de voleurs, de mendiants, de prostituées. « Il est de mon devoir, écrivait le 26 avril 1783 le jardinier de l'Etoile à son supérieur, de vous faire part des incidents qui arrivent journellement sur la promenade des Champs-Elysées. Les promenades commencent à être agréables et fréquentées par le beau monde, mais elles le seraient encore davantage si les filles publiques et les mendiants n'y abondaient pas.

« Les filles y attendent les Gardes-françaises et les Gardes-suisses qui vont s'enivrer dans les petits cabarets des environs. Ils reviennent se promener pour se disputer ou se battre et, souvent, cherchent querelle au monde qui se promène. Les honnêtes gens s'épouvantent et se plaignent du peu de sûreté de la police qui se trouve dans ces promenades, de même que du nombre de mendiants dont la plupart sont de fort mauvaise figure. Lundi dernier, un Garde-suisse ivre faillit, sans le vouloir, couper le cou à une dame qui se promenait à côté de son mari. Les Gardes de Paris pourraient bien se charger d'enlever les filles et les mendiants... »

C'est surtout la nuit que tout ce monde sévit le plus dangereusement, sous le couvert de l'ombre propice à ses desseins. Dans une note écrite « pour empêcher de confondre les Champs-Elysées avec ceux dont la fable fait le séjour des âmes vertueuses », un chroniqueur (1) parle avec une indignation non contenue de cette « promenade qui sert toutes les nuits de repaire aux déclassés. Malheur, ajoute-t-il, aux petits bourgeois de Chaillot qui s'y attardent ! Les arbres cachent nuitamment des bras crochus qui agrippent le passant, l'entraînent et le fouillent au moins jusqu'aux chausses. Quelquefois même l'Allée des Veuves (2) en fait réellement une de plus ».

(1) « Les Anciennes Maisons de Paris », par l'historiographe Lefleuve.

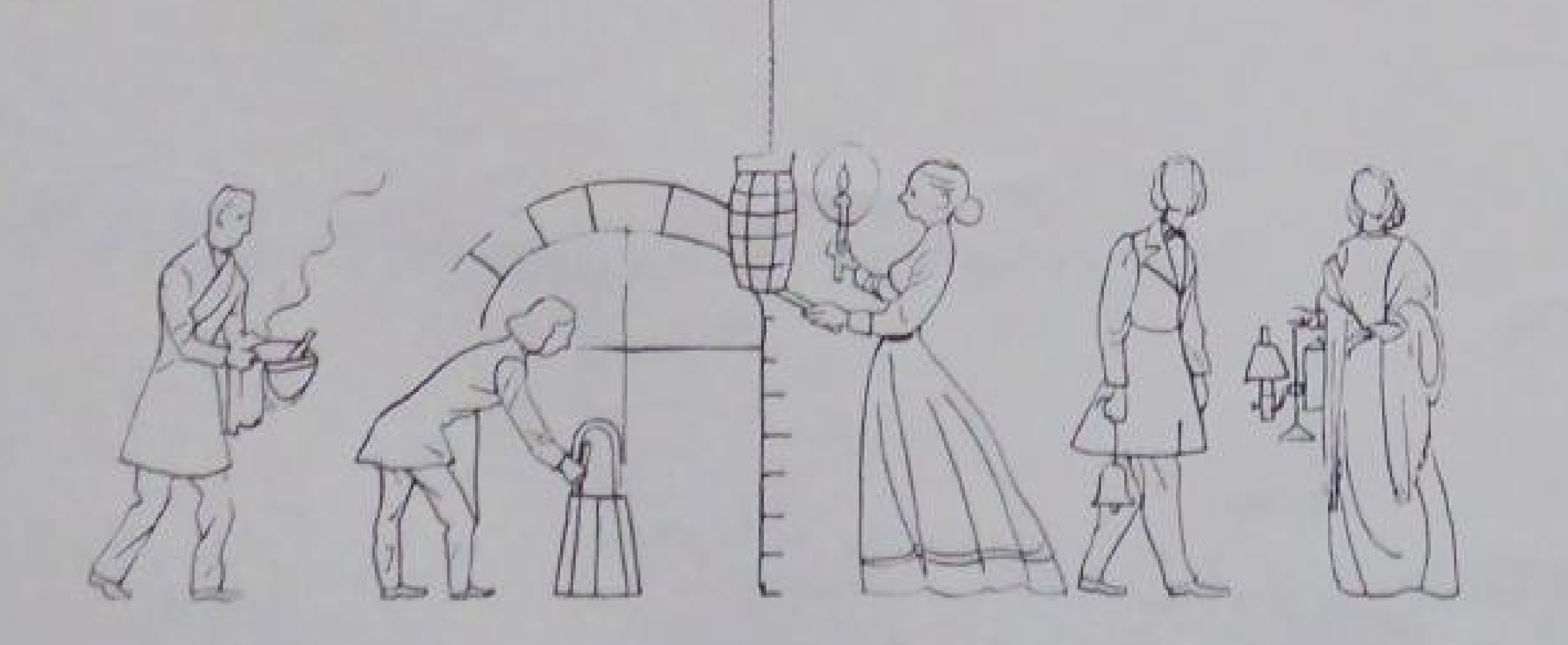
(2) Aujourd'hui, avenue Montaigne.

Devant la multiplicité de ces agressions nocturnes, il devint évident aux autorités chargées de veiller au bon ordre de la ville qu'il convenait, tout en redoublant la vigilance de la police, de percer la pénombre des Champs-Elysées. Du reste, le sort se chargea, en une tragique ironie, de prouver que cette promenade avait bien besoin d'être éclairée, puisque le jour même du Sacre de Napoléon, en décembre 1804, l'Ingénieur Lebon, inventeur de l'éclairage au gaz, y fut assassiné de treize coups de poignard, alors qu'il regagnait son domicile.

Mais les autorités publiques n'étaient pas pressées et ce n'est qu'en 1811 qu'elles



Vue des Champ[...]



En cette époque
ni pétrole lampant, ni gaz de vi[...]
sur les Champs-Elysé[...]

...lysées au Début du Siècle Dernier

décidèrent d'agir. Le 15 octobre de la même année, le nommé J. P. Neuville, Chef de la 3e Division des Travaux Publics de la Ville de Paris, présentait le rapport suivant au Comte de Montalivet, Ministre de l'Intérieur :

« Monseigneur,

« M. le Conseiller d'Etat, Préfet de Police, rappelle à votre Excellence, par une lettre du 23 septembre dernier, les observations qu'il annonce lui avoir adressées le 19 novembre 1810 sur la nécessité de faire éclairer l'Allée des Veuves aux Champs-Elysées.

« Les motifs qui déterminèrent M. le Préfet de Police à provoquer cette mesure sont que, depuis que l'Allée des Veuves a été pavée, elle est devenue une communication très fréquentée par les personnes qui se rendent du faubourg Saint-Honoré sur les routes de Saint-Cloud et Versailles et qui, passant au milieu de marais et d'une partie des Champs-Elysées peu fréquentée, exigent que cette route soit éclairée afin de prévenir les accidents et de pouvoir surveiller les malfaiteurs qui, dans l'obscurité, en rendent le passage dangereux. »

A la suite de ces observations, M. le Préfet annonce que :

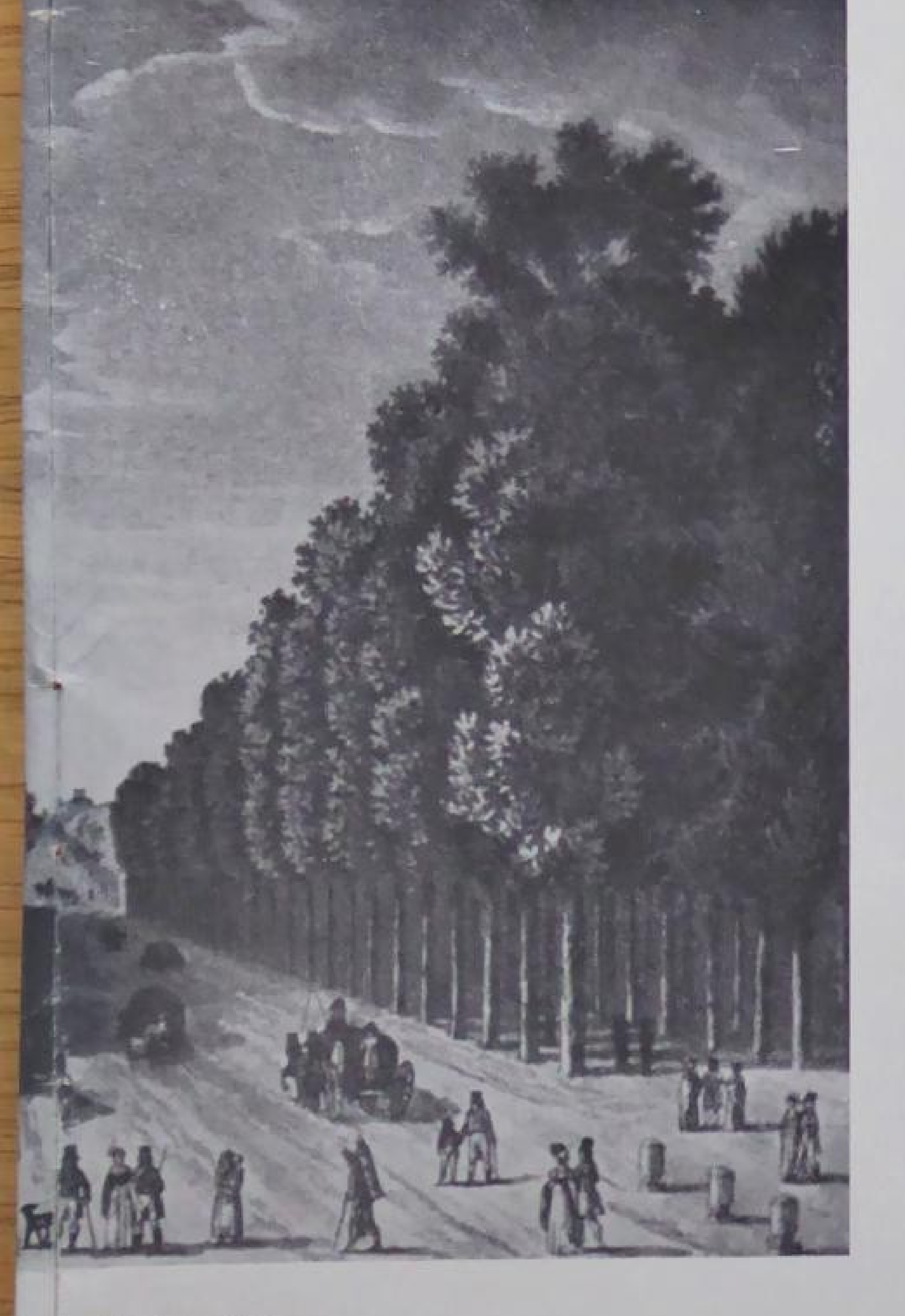
d'après le devis dressé par l'architecte de sa préfecture, conjointement avec l'Inspecteur Général de l'Illumination, il a été reconnu que, pour établir l'éclairage depuis l'entrée de l'Allée des Veuves par le quai de la Conférence (1), jusqu'à la rue Matignon, ce qui représente 944 mètres de longueur, il est nécessaire de placer 4 lanternes à 3 becs ordinaires, 12 à 2 becs et une à 4 becs jumaux, ce qui forme un tout de 17 lanternes renfermant quarante-quatre becs dont les frais de premier établissement présentent une dépense de 4.637,06 francs. Nous touchons (dit M. le Préfet de Police) à la saison où l'obscurité des nuits paralysera la surveillance et rendra cette route plus dangereuse et il importe de prévenir les accidents auxquels se trouveraient exposés ceux qui la fréquentent si elle n'était promptement éclairée.

« ... La position de l'Allée des Veuves la rend effectivement, Monseigneur, l'une des communications les plus fréquentées entre les routes de Versailles et Saint-Cloud et le faubourg Saint-Honoré et c'est pour cette raison que le passage en a été demandé et exécuté il y a quelques années. Or, le motif, qui a déterminé à rendre cette communication praticable dans tous les temps, semble devoir déterminer aussi à la rendre sûre pour les personnes qui la fréquentent dans les longues soirées d'hiver. »

(1) Aujourd'hui : Cours Albert-Ier.



L'allumeuse de réverbères (A. Gémole-1850).



...Elysées en 1807.

L'éclairage dont, à la suite de ce rapport, les Champs-Elysées allaient être dotés, était semblable à celui de toutes les artères de Paris : il se faisait par des lanternes à huile suspendues au milieu des rues à l'aide de fils transversaux (il n'y avait pas encore de trottoirs à cette époque) ou bien dans les espaces découverts, à l'aide de potences en fer. Cet aménagement avait l'avantage de faciliter grandement l'entretien des foyers, car le lanternier pouvait descendre et remonter facilement le dispositif d'éclairage, alors qu'autrefois il lui fallait porter une échelle sur le dos des heures durant.

Ces lanternes qui, aujourd'hui, nous semblent bien rudimentaires, marquaient cependant un appréciable progrès dans l'éclairage des rues de Paris, dont les premiers essais vraiment sérieux furent entrepris sous Louis XIV. Avant le règne du « Roi Soleil », qui a maints titres pour prétendre à ce nom, seuls étaient éclairés ceux qui pouvaient se faire précéder d'un

...où n'existaient encore
...le, il ne faisait pas toujours bon se promener
...es, une fois la nuit tombée...





Ci-dessus : LA PLACE DE LA CONCORDE VERS 1830. ON APERÇOIT LES CHEVAUX DE MARLY ET L'ENTRÉE DE LA RUE ROYALE.

Ci-dessous : A LA MÊME ÉPOQUE, LA PLACEDE LA CONCORDE ÉTAIT UN ENDROIT BOURBEUX OU LES CHARETTES S'ENLISAIENT.



laquais portant une torche, ou ceux qui avaient recours à l'ingénieuse organisation d'un abbé napolitain du nom de Landati Caraffa. Celui-ci avait obtenu en 1662 une concession en vue « d'établir en la ville et faux bourgs de Paris... des porte-lanternes et porte-flambeaux pour conduire et éclairer ceux qui voulaient aller et venir par les rues ». Les porte-lanternes, pourvus d'un sablier marqué aux armes de la ville de manière à éviter toute contestation, étaient payés au quart d'heure, tandis que les porte-flambeaux étaient rémunérés d'après le poids de la chandelle consommée. Mais ces éclairages ambulants ne pouvaient satisfaire l'esprit d'entreprise de Louis XIV, dont la politique se résumait à cette devise inscrite en latin sur les médailles frappées à son effigie : « Sécurité et Propreté ». Par une ordonnance de 1667, Louis XIV fit établir 2.736 lanternes dans les 912 rues que comptait alors Paris. Ces lanternes, de forme oblongue, étaient constituées par de petits carreaux assemblés au plomb; elles étaient munies de « chandelles de quatre à la livre » et brûlaient du 1er novembre au 1er mars, « même pendant le clair de lune ».

C'est au milieu du siècle suivant, en 1744 exactement, que l'éclairage des rues se trouva transformé par l'apparition de la lanterne à réverbère, présentée cette année là par l'Abbé Matherat de Périguy et par Bourgeois de Chateaublanc. Ces réverbères étaient du même type que ceux qui, une soixantaine d'années plus tard, allaient dissiper les ténèbres des Champs-Elysées et de l'Allée des Veuves. La nouvelle lanterne comportait une lampe à huile et un réflecteur en métal argenté, appelé « réverbère », qui rabattait la lumière vers le sol. Les lanternes étaient à un, deux, trois ou quatre becs, suivant la surface à éclairer et l'intensité de lumière requise. Elles furent d'abord alimentées en huile de tripes fabriquée dans l'île des Cygnes (1) par la corporation des chandeliers, à l'aide des abattis de bœuf et de mouton, mais comme sa combustion dégageait une odeur nauséabonde, il lui fut substitué, vers 1790, de l'huile de colza qui donnait une flamme plus blanche et moins fuligineuse.

La marche au progrès ne pouvait

(1) Aujourd'hui disparue, se trouvait à la hauteur de l'Esplanade des Invalides.



s'arrêter là et les lanternes à réverbères des Champs-Elysées devaient, une quinzaine d'années après leur mise en service, être remplacées par les quinquets, lampe à double courant d'air, avec cheminée de verre. Elles furent inventées par le physicien suisse Argand, mais par une de ces injustices dont l'Histoire nous apporte souvent l'écho, elles devaient, aux yeux de la postérité, porter le nom de Quinquet, pharmacien du quartier des Halles, qui avait plagié Argand sans autre forme de procès, ce qui inspira à un poète de l'époque les vers suivants :

Voyez-vous cette lampe où, munie d'un cristal
Brille un cercle de feu qu'anime l'air vital ?
Tranquille avec éclat, ardente sans fumée
Argand la mit au jour et Quinquet l'a nommée.

Les inventeurs, stimulés sans doute par le lyrisme des poètes, ne s'arrêtent pas aux quinquets et, le 1er janvier 1829, Paris remporte une nouvelle victoire sur « les forces des ténèbres », lors de la mise en service, place du Carrousel, des quatre premiers appareils d'éclairage public au gaz. Dès lors, le nombre de foyers à gaz ne va cesser d'aller croissant au détriment des réverbères. L'apparition du pétrole lampant donne un regain de vie aux lanternes à réverbères, mais elles sont finalement toutes remplacées par des appareils à gaz.

Pendant que leur éclairage se perfectionne, les Champs-Elysées se transforment eux aussi : des hôtels se construisent, les alignements se régularisent, de nouvelles artères se percent, la viabilité de l'avenue s'améliore, tandis que sur l'actuel emplacement du Grand Palais se construit le fameux Palais de l'Industrie qui, avec les cafés-concerts nouvellement construits, va faire les délices de toute une génération.

Au début de notre siècle, les Champs-Elysées, avec leurs somptueux hôtels particuliers, sont devenus un des quartiers résidentiels les plus en vogue de Paris. En remontant en fiacre l'imposante et un peu austère avenue, le Parisien a oublié depuis longtemps déjà la promenade des Champs-Elysées avec ses quinconces, ses laiteries, son Allée des Veuves... et ses lanternes à quatre becs.

J. R.

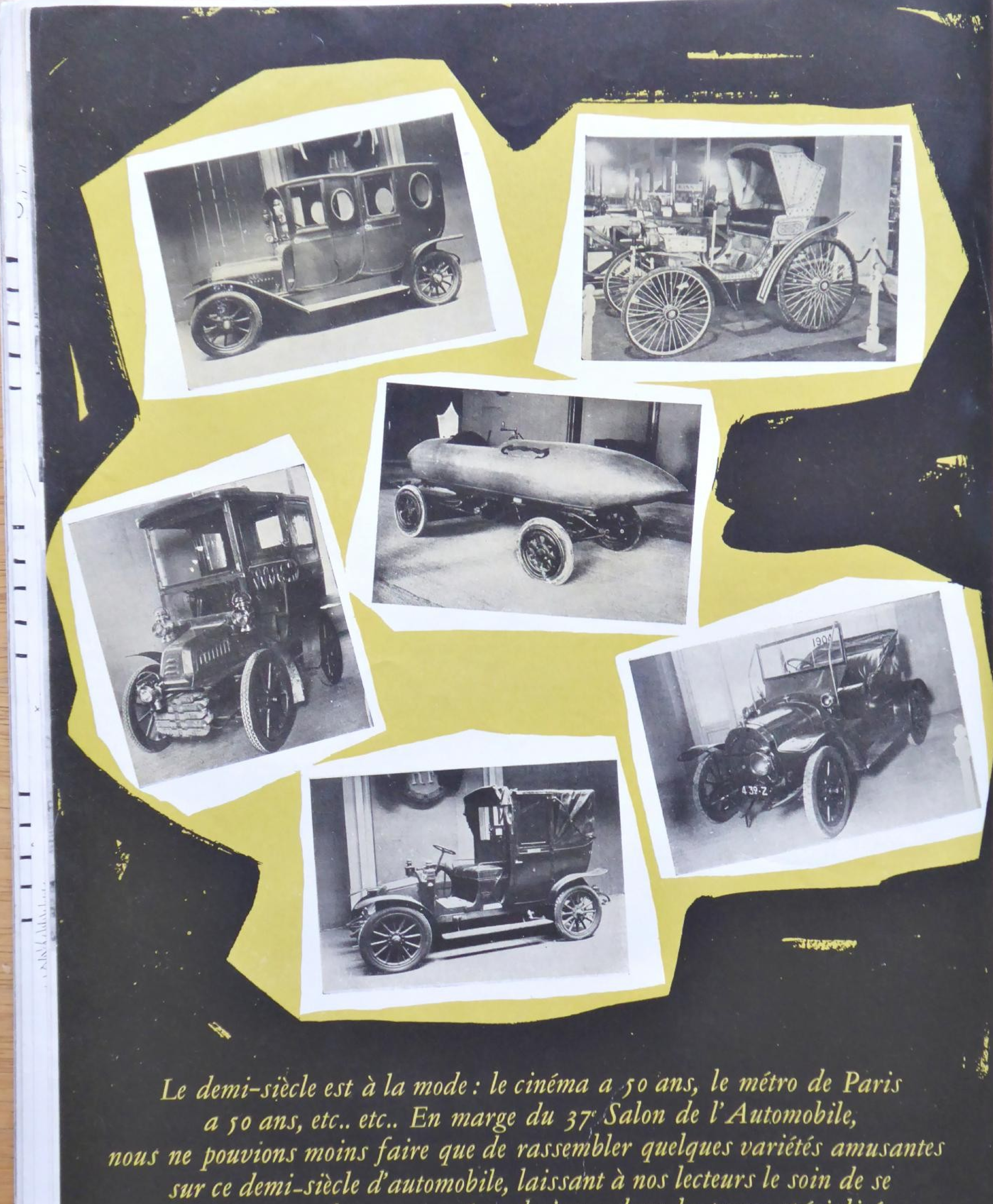


Ci-dessus : A L'ENTRÉE DES CHAMPS-ÉLYSÉES SE SITUAIT EN 1830, LE FAMEUX RESTAURANT DU PAVILLON PEYRONNET.

Ci-dessous : NOUS POUVONS REMARQUER QU'EN 1837, CE PAVILLON DISPOSAIT A SON ENTRÉE PRINCIPALE D'UN ÉCLAIRAGE.

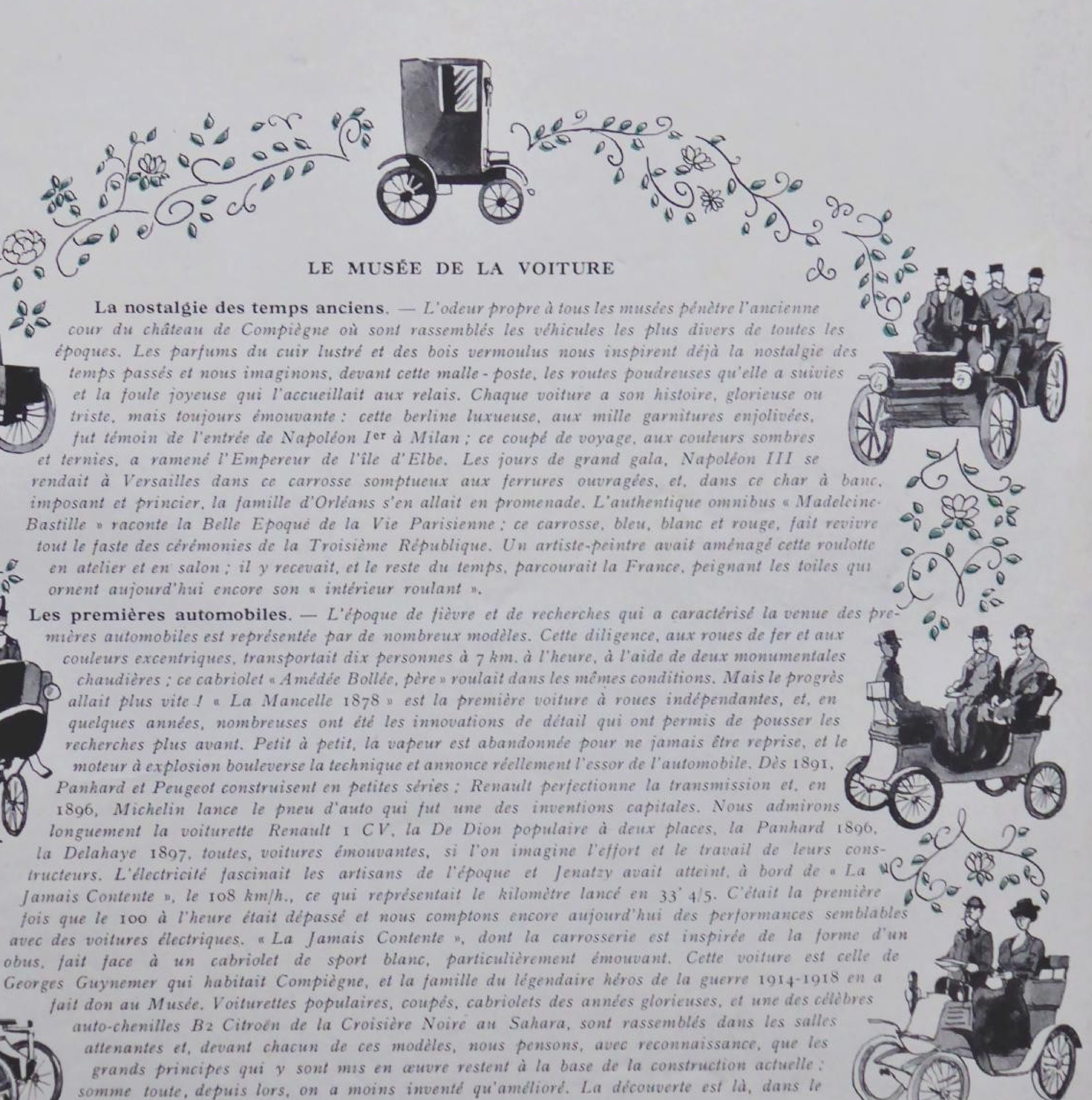






Le demi-siècle est à la mode : le cinéma a 50 ans, le métro de Paris a 50 ans, etc.. etc.. En marge du 37e Salon de l'Automobile, nous ne pouvions moins faire que de rassembler quelques variétés amusantes sur ce demi-siècle d'automobile, laissant à nos lecteurs le soin de se renseigner sur les nouveautés techniques dans la presse spécialisée.

LES 50 ANS DE L'AUTOMOBILE



LE MUSÉE DE LA VOITURE

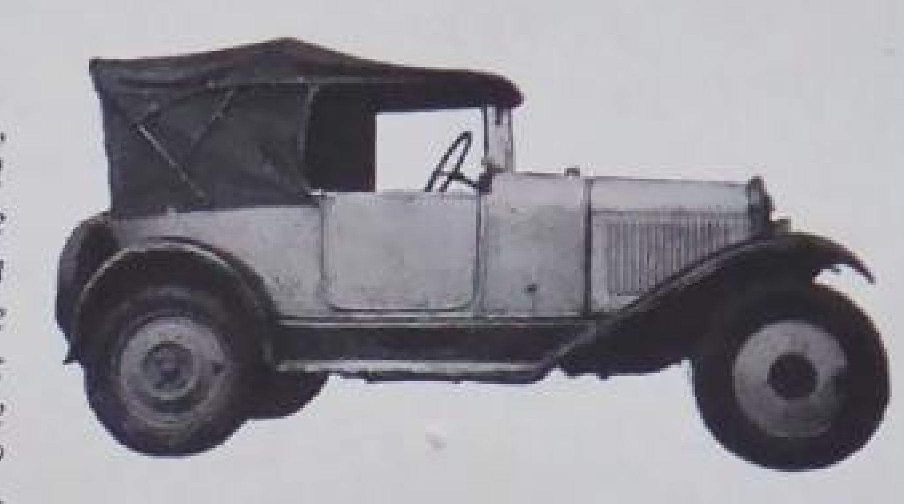
La nostalgie des temps anciens. — *L'odeur propre à tous les musées pénètre l'ancienne cour du château de Compiègne où sont rassemblés les véhicules les plus divers de toutes les époques. Les parfums du cuir lustré et des bois vermoulus nous inspirent déjà la nostalgie des temps passés et nous imaginons, devant cette malle-poste, les routes poudreuses qu'elle a suivies et la foule joyeuse qui l'accueillait aux relais. Chaque voiture a son histoire, glorieuse ou triste, mais toujours émouvante : cette berline luxueuse, aux mille garnitures enjolivées, fut témoin de l'entrée de Napoléon Ier à Milan ; ce coupé de voyage, aux couleurs sombres et ternies, a ramené l'Empereur de l'île d'Elbe. Les jours de grand gala, Napoléon III se rendait à Versailles dans ce carrosse somptueux aux ferrures ouvragées, et, dans ce char à banc, imposant et princier, la famille d'Orléans s'en allait en promenade. L'authentique omnibus « Madeleine-Bastille » raconte la Belle Epoque de la Vie Parisienne ; ce carrosse, bleu, blanc et rouge, fait revivre tout le faste des cérémonies de la Troisième République. Un artiste-peintre avait aménagé cette roulotte en atelier et en salon ; il y recevait, et le reste du temps, parcourait la France, peignant les toiles qui ornent aujourd'hui encore son « intérieur roulant ».*

Les premières automobiles. — *L'époque de fièvre et de recherches qui a caractérisé la venue des premières automobiles est représentée par de nombreux modèles. Cette diligence, aux roues de fer et aux couleurs excentriques, transportait dix personnes à 7 km. à l'heure, à l'aide de deux monumentales chaudières ; ce cabriolet « Amédée Bollée, père » roulait dans les mêmes conditions. Mais le progrès allait plus vite ! « La Mancelle 1878 » est la première voiture à roues indépendantes, et, en quelques années, nombreuses ont été les innovations de détail qui ont permis de pousser les recherches plus avant. Petit à petit, la vapeur est abandonnée pour ne jamais être reprise, et le moteur à explosion bouleverse la technique et annonce réellement l'essor de l'automobile. Dès 1891, Panhard et Peugeot construisent en petites séries ; Renault perfectionne la transmission et, en 1896, Michelin lance le pneu d'auto qui fut une des inventions capitales. Nous admirons longuement la voiturette Renault 1 CV, la De Dion populaire à deux places, la Panhard 1896, la Delahaye 1897, toutes, voitures émouvantes, si l'on imagine l'effort et le travail de leurs constructeurs. L'électricité fascinait les artisans de l'époque et Jenatzy avait atteint, à bord de « La Jamais Contente », le 108 km/h., ce qui représentait le kilomètre lancé en 33' 4/5. C'était la première fois que le 100 à l'heure était dépassé et nous comptons encore aujourd'hui des performances semblables avec des voitures électriques. « La Jamais Contente », dont la carrosserie est inspirée de la forme d'un obus, fait face à un cabriolet de sport blanc, particulièrement émouvant. Cette voiture est celle de Georges Guynemer qui habitait Compiègne, et la famille du légendaire héros de la guerre 1914-1918 en a fait don au Musée. Voiturettes populaires, coupés, cabriolets des années glorieuses, et une des célèbres auto-chenilles B2 Citroën de la Croisière Noire au Sahara, sont rassemblés dans les salles attenantes et, devant chacun de ces modèles, nous pensons, avec reconnaissance, que les grands principes qui y sont mis en œuvre restent à la base de la construction actuelle ; somme toute, depuis lors, on a moins inventé qu'amélioré. La découverte est là, dans le secret poussiéreux de ces capots anciens.*

G. B.

LA 5 CV CITROËN





N'avez-vous jamais remarqué, dans les rues et sur les routes, une petite voiture très haute dont la carrosserie se termine coquettement en pointe selon la dernière mode de... 1925 ? Les ailes s'envolent au-dessus des roues en une ligne gracieuse, le pare-brise se dresse tout droit vers le ciel, et le volant, au bout de sa barre, semble sortir de la voiture ; de dos, le pont arrière se découpe en gros plan, à une bonne distance du sol et de la carrosserie ! L'avez-vous reconnue ? C'est la 5 C V Citroën, la « Trèfle » révolutionnaire aux bielles de bronze et, selon le terme des garagistes, « l'increvable » petite sœur de la famille B 2, B 12 et B 14. Mais savez-vous qu'en 1950, il existe à Thiais un spécialiste de cette miraculeuse voiture de 1925 ? Nous lui avons rendu visite pour vous.

Nous ne nous attendions pas à trouver une telle installation pour des véhicules aussi vétustes et d'un aspect peut-être attendrissant pour ceux qui portent en eux la nostalgie de l'époque « tango », mais assez peu rassurant à première vue ; en regardant une 5 C V dans la rue, nous avions souri de ses ailes cabossées, rafistolées par de savantes reprises au fil de... fer, nous avions été amusés par la manivelle suspendue au bas du radiateur et maintenue par un élastique à la barre qui relie les phares, eux-mêmes branlants et retenus par d'autres fils de fer... au bouchon du radiateur ; un petit gobelet était disposé sous le robinet d'essence afin d'éviter... les pertes sur stock ! Nous étions tombés, sans aucun doute, sur un modèle très usagé, si l'on peut dire, et mal entretenu. Nous avons dû rapidement changer d'avis !

CHEZ M. PROUST, A LA RECHERCHE DU TEMPS PERDU.

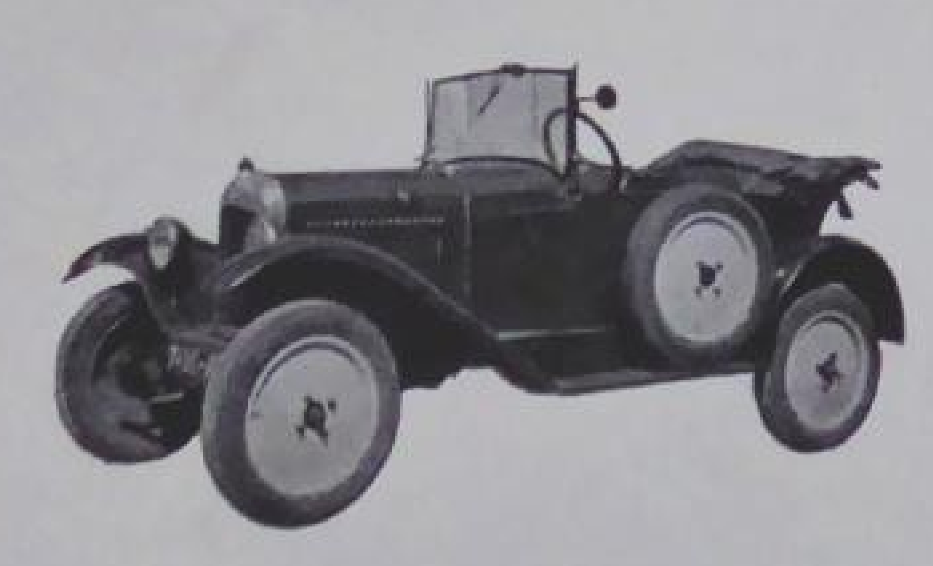
Dans la cour du garage de Thiais, de merveilleuses 5 C V sont offertes à nos regards amusés mais admiratifs ! Ces 5 C V, de différents modèles : cabriolet deux places, trèfle trois places, « coupé d'affaires » (parfaitement) et même « break de chasse », avaient l'apparence de voitures... neuves ! M. Proust, qui dirige l'entreprise, nous en donne l'explication en nous faisant visiter son installation ; ici, un banc d'essai, composé d'un support, d'un radiateur et d'un réservoir d'essence, est consacré à l'étude minutieuse des moteurs remis à neuf de bout en bout. Mauvais démarrage, allumage défectueux, arrivée d'essence mal réglée sont rapidement décelés ; les moteurs sont ensuite démontés, révisés, grâce à un outillage spécial propre à la 5 C V Citroën. Les pièces importantes à changer (bielles, pistons, bloc moteur, etc.) sont remplacées par d'autres, entièrement neuves. Ces pièces sont fabriquées en Belgique et nous pouvons acquérir ainsi un arbre de roues, une boîte de vitesse neuve, si nous sommes propriétaires de cette étonnante voiture qui, après vingt-cinq ans d'existence, atteint en pointe le 70 km/h. pour une consommation d'essence de 6 litres et... bien que l'on puisse croire le contraire, sans trop d'huile ! Avant de nous faire essayer l'une de ces 5 C V, M. Proust nous prévient quand même qu'il ne faut pas s'attendre à l'impression d'une six cylindres du dernier salon, ni prêter trop d'attention aux inévitables bruits du moteur ou de la carrosserie... « Avec ces bruits d'ailleurs, on se sent moins seul sur la route ! », a-t-il ajouté.

ESSAI D'UNE CINQ CHEVAUX ; SYMPATHIE DES PIÉTONS ET DES SERGENTS DE VILLE.

Nous nous attendions, pour la mise en marche du moteur, à de sérieux coups de manivelle, après avoir soulevé le capot, bien entendu, pour « titiller » le carburateur. Il n'en est rien ! La « Trèfle », modernisée, part au démarreur et au starter. Elle fait quelques mètres en première, gémit en seconde et adopte un « tuf-tuf-tuf » régulier en prise directe ; petit à petit, elle s'échauffe et, deux kilomètres après le départ, atteint tranquillement le soixante à l'heure. En redescendant vers le quarante, un grand bruit de tremblement peu rassurant nous intrigue. « Ce n'est pas grave, ce sont les pédales qui vibrent ! » Et nous repartons vers le 60, puis 65 et le maximum : 70 ! A cette vitesse, la voiture ne s'arrête plus et vole sur la route. Un feu rouge s'approche dangereusement. Notre conducteur freine et la 5 C V, vibrante, trépidante, s'arrête à deux mètres du passage clouté... c'est-à-dire après ! Le sergent de ville, attendri, ne pense pas au procès-verbal, et semble s'excuser d'avoir déclenché le feu rouge avant notre passage.

Il fait très chaud ce jour-là et, dans les côtes, une brume légère entoure le radiateur, mais là non plus, suivant le terme du démonstrateur « Ce n'est pas grave ! ». Quelques minutes de repos toutefois sont nécessaires. Sans ironie, nous devons signaler que la pente est très difficile à grimper, que nous sommes trois dans une voiture prévue pour deux, qu'il fait une chaleur torride et que notre conducteur a un peu « poussé » la voiture... Tandis que nous dégustons une boisson rafraîchissante à la terrasse d'un café, tout en vantant les mérites de la Citroën, nous remarquons le manège des passants qui, comme nous l'avons fait nous-mêmes, contemplent ce « classique » de l'automobile française, avec amusement, curiosité et intérêt. Quels sentiments n'inspire pas la 5 C V ! Certains jeunes s'inquiètent du prix. Les anciens en vantent les mérites : « J'en avais une, il y a... quinze ans ! J'ai fait les Alpes, parfaitement, des voyages extraordinaires... jamais une panne ! ».

LE TEMPS RETROUVÉ.



Il y a en circulation, paraît-il, actuellement plus de 200.000 Citroën 5 C V, B 2 et B 12, construites selon le même principe. Il y a également des fanatiques, et un club des 5 C.V. Citroënistes existera bientôt. Il organisera des rallyes, des promenades et groupera, dit-on, de nombreux adhérents recrutés dans toute la France !

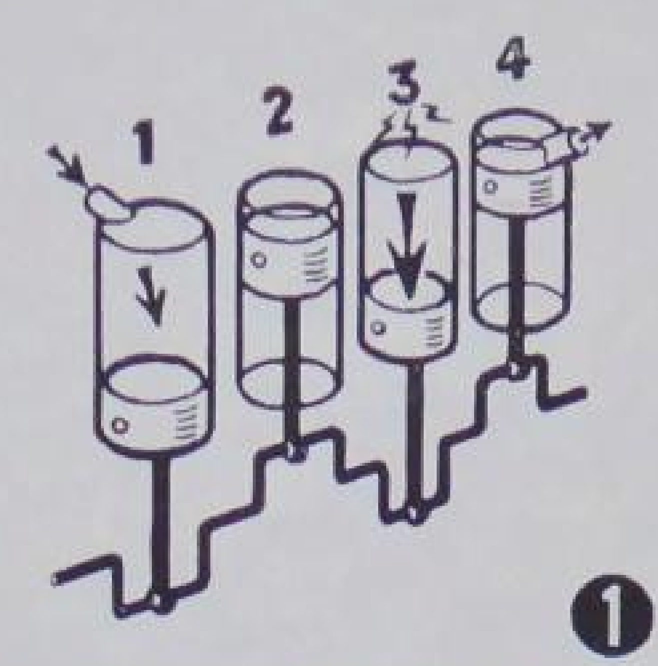
Depuis cette visite aux ateliers de Thiais, nous ne remarquons plus dans les rues que des 5 C V ; roadsters bariolés coupés sérieux, torpédos, camionnettes. Les propriétaires, jeunes ou vieux, se saluent entre eux d'un petit air entendu, unis par les mêmes sentiments d'étonnement, de reconnaissance et d'humour !

G. B.



N.D.L.R. — Le fait que l'auteur de cet amusant article est lui-même, comme il dit, « cinqchevoïste », explique peut-être bien des choses !

Différentes sortes de moteurs à explosion



1 MOTEUR 4 TEMPS

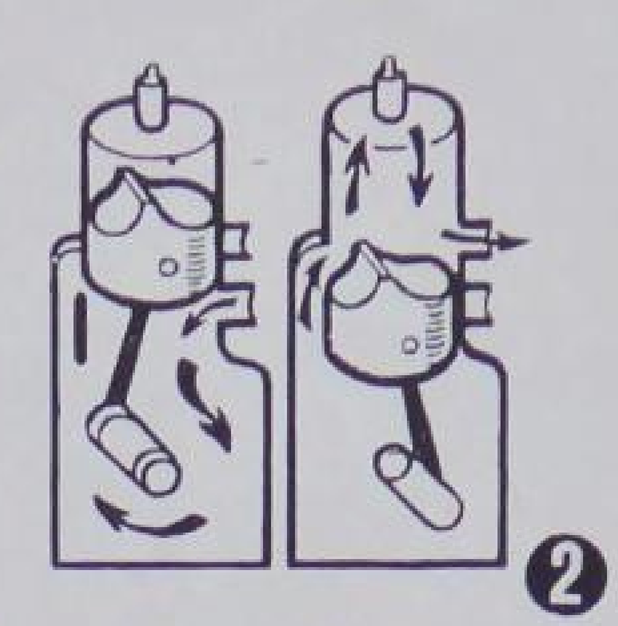
C'est le moteur fonctionnant suivant le cycle à 4 temps breveté par le Français Beau de Rochas en 1862 lequel comprend :

1er *temps ; l'admission.* — Le piston descend, la soupape d'admission s'ouvre et le mélange gazeux provenant du carburateur est aspiré dans le cylindre.

2e *temps ; la compression.* — La soupape d'admission s'est refermée le piston remonte et comprime ortement le mélange gazeux.

3e *temps ; l'explosion.* — Une étincelle fournie par la bougie enflamme le mélange gazeux comprimé, les gaz se détendent et chassent violemment le piston vers le bas. (C'est le seul temps moteur du cycle).

4e *temps ; l'échappement.* — Le piston remonte, la soupape d'échappement s'ouvre et les gaz brûlés sont évacués à l'extérieur. La plupart des voitures, les utilitaires

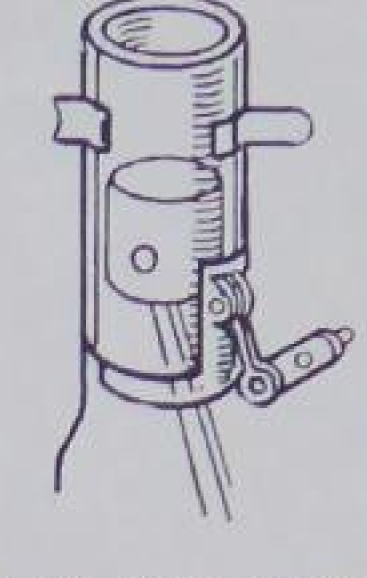


d'une cylindrée inférieure à 4 litres ainsi que les motos (sauf les petites cylindrées) fonctionnent avec ce moteur.

2 MOTEUR 2 TEMPS

Les mêmes opérations se réalisent mais en un seul va-et-vient du piston. Le cylindre est pourvu de 3 lumières qui remplacent les soupapes ; l'une, qui sert à l'admission, dans le carter, des gaz frais en provenance du carburateur ; la deuxième, qui laisse passer ces mêmes gaz, du carter dans le cylindre ; la troisième, qui évacue les gaz brûlés. Ces orifices sont obturés successivement par les mouvements du piston.

Au 1er temps (compression et explosion), le piston est au point mort bas et les gaz frais ont pénétré dans le cylindre par la lumière communiquant avec le carter, alors que les gaz brûlés ont été évacués par la lumière d'échap-



pement, ces deux orifices ayant été libérés. Le piston remonte, ferme ces deux orifices et comprime les gaz dans le haut du cylindre. Au même moment, le piston, en remontant, a ouvert l'orifice d'admission et créé un vide dans le carter, ce qui provoque dans ce dernier l'aspiration des gaz frais.

Au point mort haut, l'étincelle de la bougie enflamme le mélange. Au 2e temps (échappement et admission), la détente des gaz chasse le piston vers le bas. Celui-ci, en fin de course, ouvre l'orifice d'échappement par où s'évacuent les gaz brûlés, libère l'orifice communiquant avec le carter, ce qui permet aux gaz frais comprimés dans ce dernier de pénétrer dans le cylindre, et ferme l'orifice d'admission.

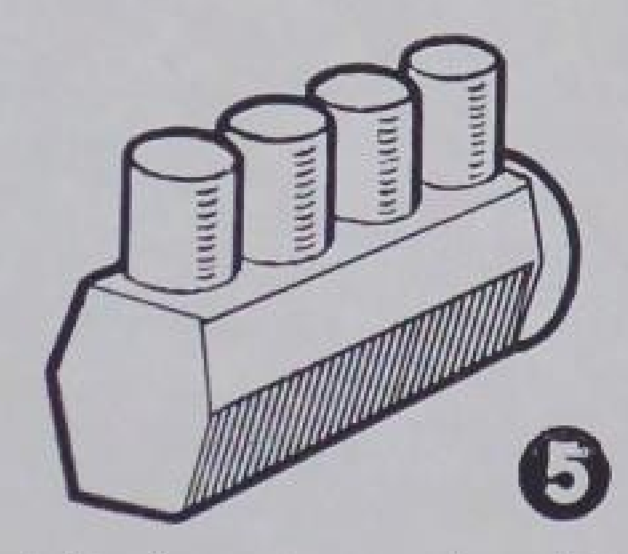
Théoriquement, la puissance de ce moteur devrait être double de celle des moteurs à 4 temps



puisqu'il y a un temps moteur sur deux. En pratique, une importante proportion de gaz d'échappement reste dans le cylindre alors qu'une petite partie des gaz frais est entraînée par l'échappement. Il y a donc des pertes, d'où il résulte que ces moteurs sont surtout utilisés en très petites cylindrées à cause de leur économie. Ils sont principalement employés sur les vélomoteurs et cycles à moteur auxiliaires.

3 MOTEUR sans soupapes

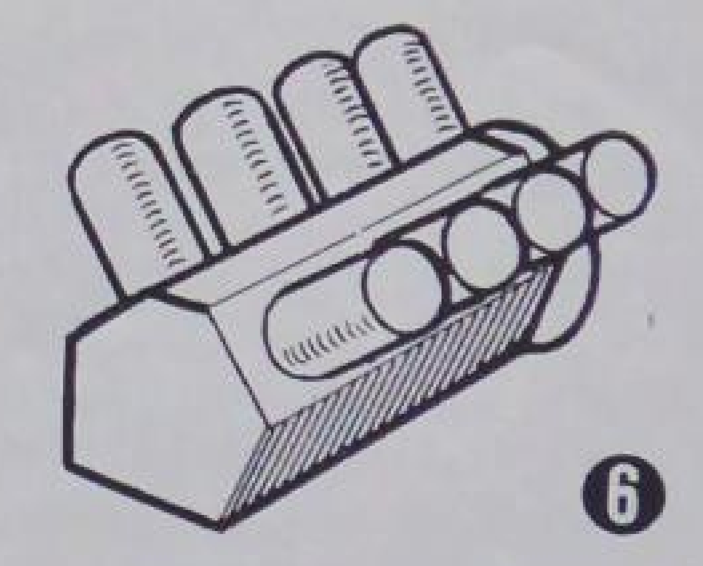
Moteur dans lequel les soupapes sont remplacées, comme dans les 2 temps, par des orifices percés dans les parois mêmes du cylindre. Toutefois, ceux-ci sont obturés non par le piston, mais par des chemises minces, disposées à l'intérieur des cylindres et dont le mouvement combiné est commandé par un arbre à cames



spécial. Ces moteurs ont un bon rendement, mais ne sont à peu près plus employés (Panhard les utilisait il y a quelques années), car ils sont coûteux à établir et leur consommation d'huile est assez élevée.

4 MOTEUR A INJECTION

Moteur dans lequel le combustible est injecté directement dans la chambre de combustion où il se mélange à l'air pur en fin du temps de compression. A ce moment, cet air étant fortement comprimé (le taux de compression dans ce genre de moteur est souvent supérieur à 15), sa température devient très élevée et le mélange gazeux s'enflamme alors de lui-même. L'injection est provoquée dans chaque cylindre, par une pompe spéciale commandée par le moteur et dont le débit est dosé par la pédale d'accélération. Le liquide injecté est généralement du gas-oil (diesel)



mais on peut utiliser de l'essence ou de l'alcool. Ce moteur peut fonctionner à 2 temps ou à 4 temps. D'un excellent rendement et surtout très économique, il est néanmoins peu employé en petites cylindrées car, étant donné son taux élevé de compression, il exige des parois très épaisses et, à puissance égale, pèse beaucoup plus que le moteur à explosion.

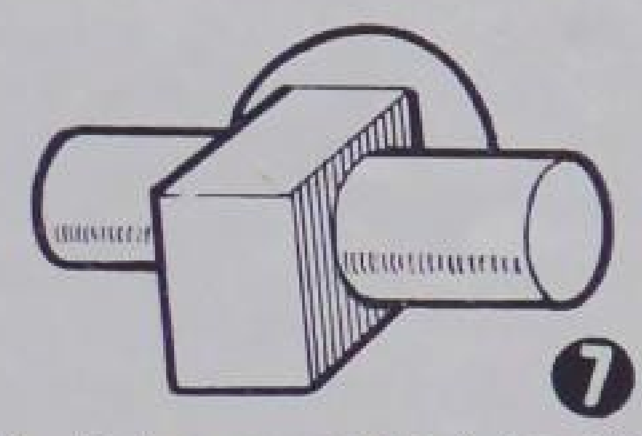
A part la marque allemande Mercédès, qui construit un diesel de 1 2,7 de cylindrée pour une de ses voitures, on ne trouve guère ce moteur que sur les poids lourds, au-dessus de 4 litres de cylindrée.

5 MOTEUR EN LIGNE

Moteur dont les cylindres sont verticaux et placés l'un derrière l'autre, les axes étant dans le même plan.

6 MOTEUR EN V

Disposition surtout adoptée pour les moteurs ayant au moins



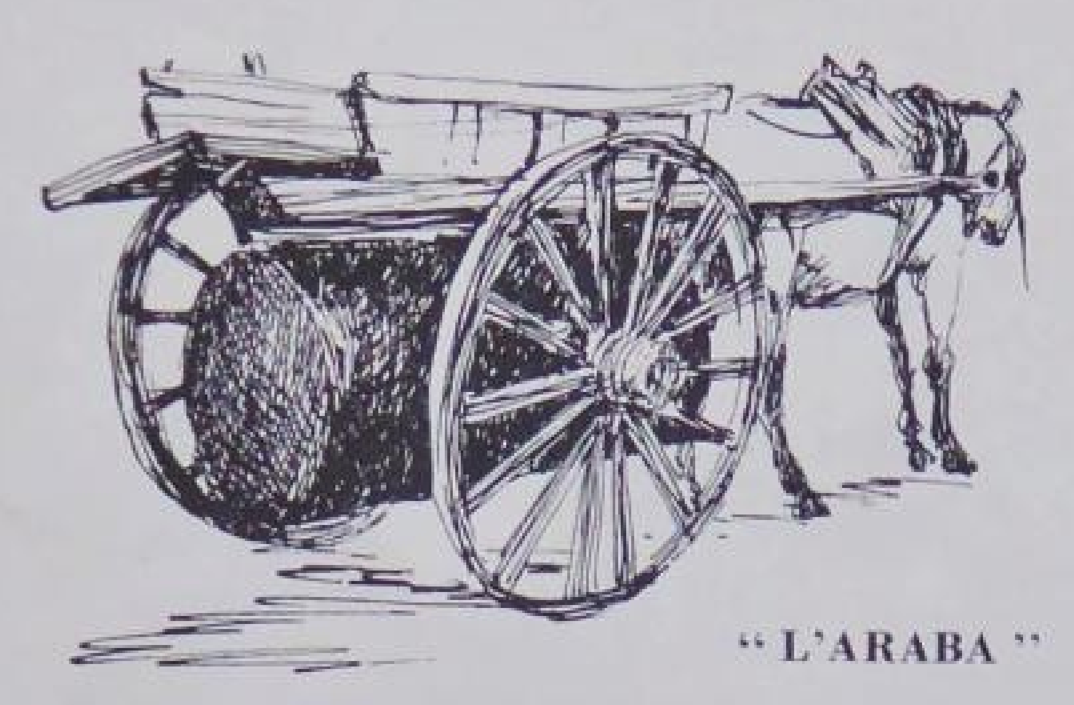
8 cylindres, ceux-ci étant disposés suivant une double ligne formant un V. Ce système a l'avantage de réduire la longueur du moteur et de le rendre ainsi plus logeable.

7 MOTEUR FLAT

(Mot anglais signifiant plat) : Moteur dont les cylindres sont opposés par deux, et placés horizontalement. Cette disposition réduit la longueur du moteur, donc du vilebrequin et en atténue les vibrations de torsion. Elle permet enfin un équilibrage meilleur. Ce moteur est dénommé « Flat-twin », s'il y a 2 cylindres, « Flat-four », s'il y en a 4 et « Flat-six » s'il y en a 6. On trouve le premier sur la 2 CV « Citroën », la nouvelle de Rovin et la « Dyna Panhard » ; le deuxième sur la 2 litres « Grégoire », la voiture anglaise « Javelin » et la « Cemsa-Caproni » italienne ; le troisième enfin sur le prototype « Mathis ».

LE TRANSPORT

PAR WAGONS-CITERNES


" L'ARABA "

La première entreprise de transport du pétrole date de 1860 : elle a été réalisée à dos de cheval. L'animal chargé de deux tonneaux en bois de 20 litres environ chacun, reliait les champs de production d'Oil Creek Valley (Pensylvanie) aux usines de Pittsburg.
Si nous contemplons maintenant l'antique et pittoresque "Araba" qu'utilisaient plus tard, vers 1870, les premiers pétroliers du Caucase pour transporter le pétrole brut du centre de production de Bakou aux usines de raffinage situées à douze kilomètres de la "Ville Noire", nous imaginons le va et vient continuel qui devait animer la longue route où ces voitures hippomobiles ne transportaient chacune qu'un seul fût d'environ 300 kilos.

C'est vers la même époque que se situe la conception du premier wagon-réservoir, dont l'étude était due à M. Lepage d'Epinal, qui en obtint le brevet. Mais sa présentation officielle n'eut lieu que huit ans plus tard à l'Exposition Universelle de 1878, où le visiteur curieux des questions de transport des liquides par wagon pouvait lire une notice rédigée en ces termes : « ... Les wagons-réservoirs ont pour but de transporter économiquement et rapidement les liquides, d'éviter les coulages et les détériorations de route, par suite du mouvement des liquides dans les récipients et des différences de température ; de simplifier le chargement et le déchargement au départ et à l'arrivée, de prévenir les vols en cours de route, de supprimer l'emploi et le transport des fûts que la sécurité oblige à avoir très lourds, de permettre un contrôle et un mesurage faciles aux employés des Douanes et des Contributions Indirectes, etc..., etc... ».

Les multiples avantages d'un wagon-réservoir se trouvaient, on le voit, fort bien définis.

A titre documentaire, voici quelles furent les premières caractéristiques de ce premier wagon-réservoir qui, précisons-le, n'était destiné qu'au transport du vin :

— Citerne de 105 hl., en tôle d'acier étamée intérieurement et extérieurement ;

— Construction rivée, citerne biconique reposant sur des berces ;

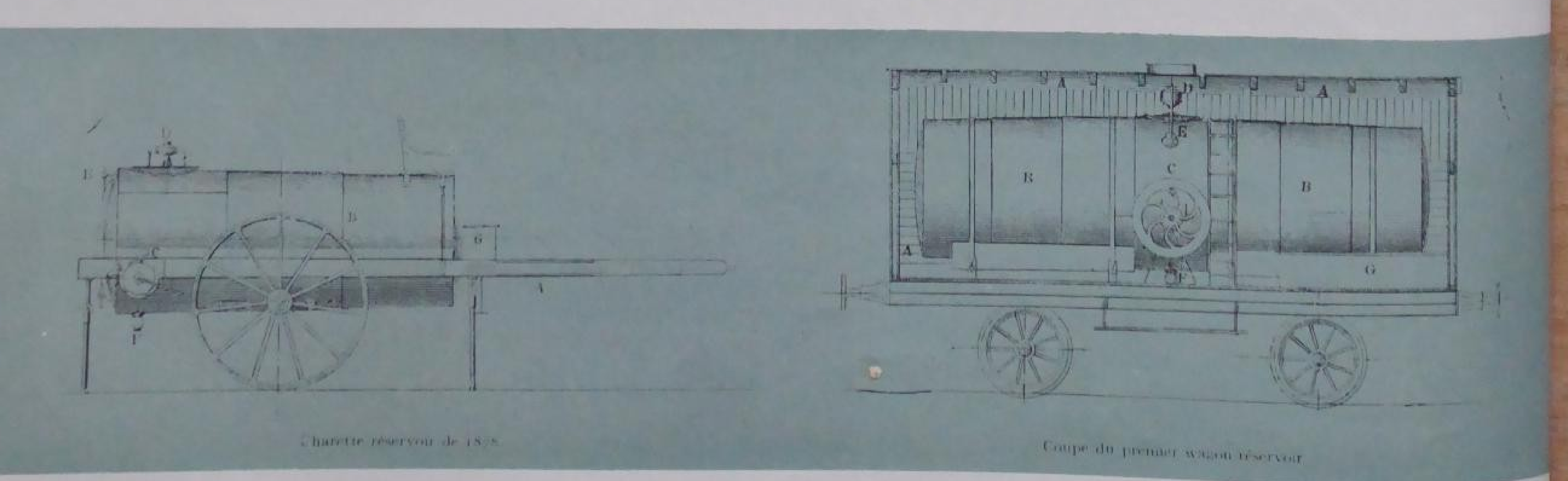
— Fixation au châssis par un système de bretelles, de tirants obliques et butées en bout ;

— Citerne enfermée dans une caisse en bois donnant au véhicule l'aspect extérieur d'un wagon de marchandises, type couvert.

A la même époque fut conçue et réalisée une « charette-réservoir » munie d'une citerne métallique de 35 hl. en tôle étamée, montée sur deux roues et permettant de pomper en gare le vin arrivant par wagons-citernes, puis de le transporter aux entrepôts voisins non munis d'embranchements.

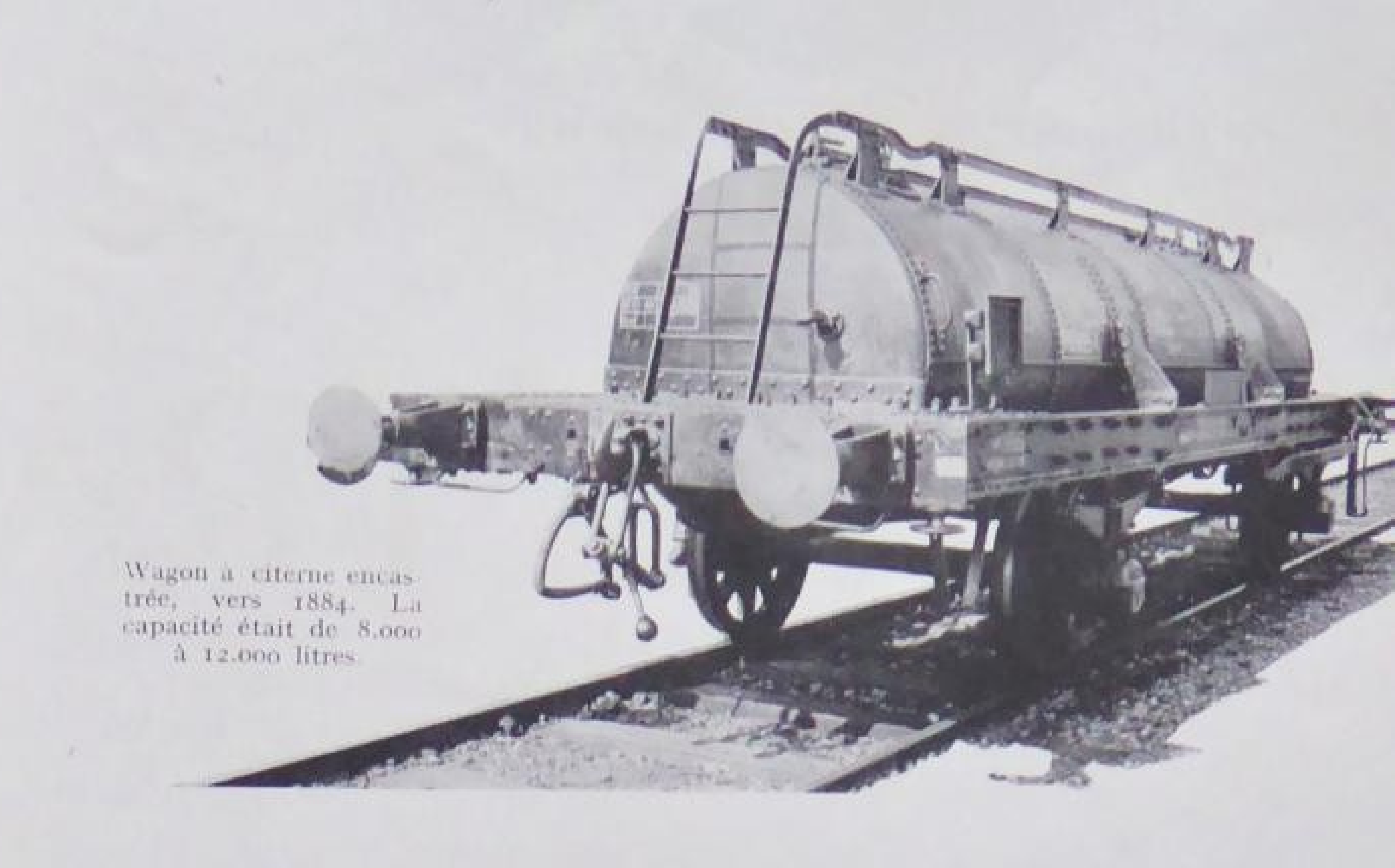
Par sa conception, cette charette est l'ancêtre du « container-citerne » métallique, de même contenance moyenne, qui ne devait être utilisé que cinquante ans plus tard, et dont l'usage a entraîné aujourd'hui la suppression presque totale de transports par fûts en bois.

Cette « Araba » très perfectionnée était présentée elle aussi à l'Exposition Universelle de 1878 comme auxiliaire du wagon-réservoir. Ces wagons-citernes n'ont appartenu pendant de nombreuses années qu'aux Sociétés de location et n'ont guère été exploités que pour le transport des vins.


Charette réservoir de 1878 — Coupe du premier wagon réservoir

Wagon à double compartimentage utilisé pour le transport du vin vers 1880

On remarquera sur ces schémas, les deux compartiments : l'un d'une capacité de 140 hl. et le plus petit de 30 hl.



Wagon à citerne encastrée, vers 1884. La capacité était de 8.000 à 12.000 litres.

LES PREMIERS PERFECTIONNEMENTS

La caisse de bois qui entourait la citerne de 1878 fut d'abord supprimée ; on construit désormais des réservoirs cylindriques. Peu de temps après, dans le but de réduire les retours onéreux de wagons vides, les sociétés de location étudient des citernes à deux compartiments, l'un d'une capacité de 140 hl. et l'autre d'environ 30 hl. (système Carette-Boissieu-Rotival). A l'aller, ce type de wagon assurait le transport du vin de la région méditerranéenne sur Paris et le nord de la France, le grand compartiment étant le seul chargé. Le fret de retour était constitué par l'alcool produit par la région du Nord à transporter vers Sète et Marseille, en principe, le petit compartiment étant seul utilisé.

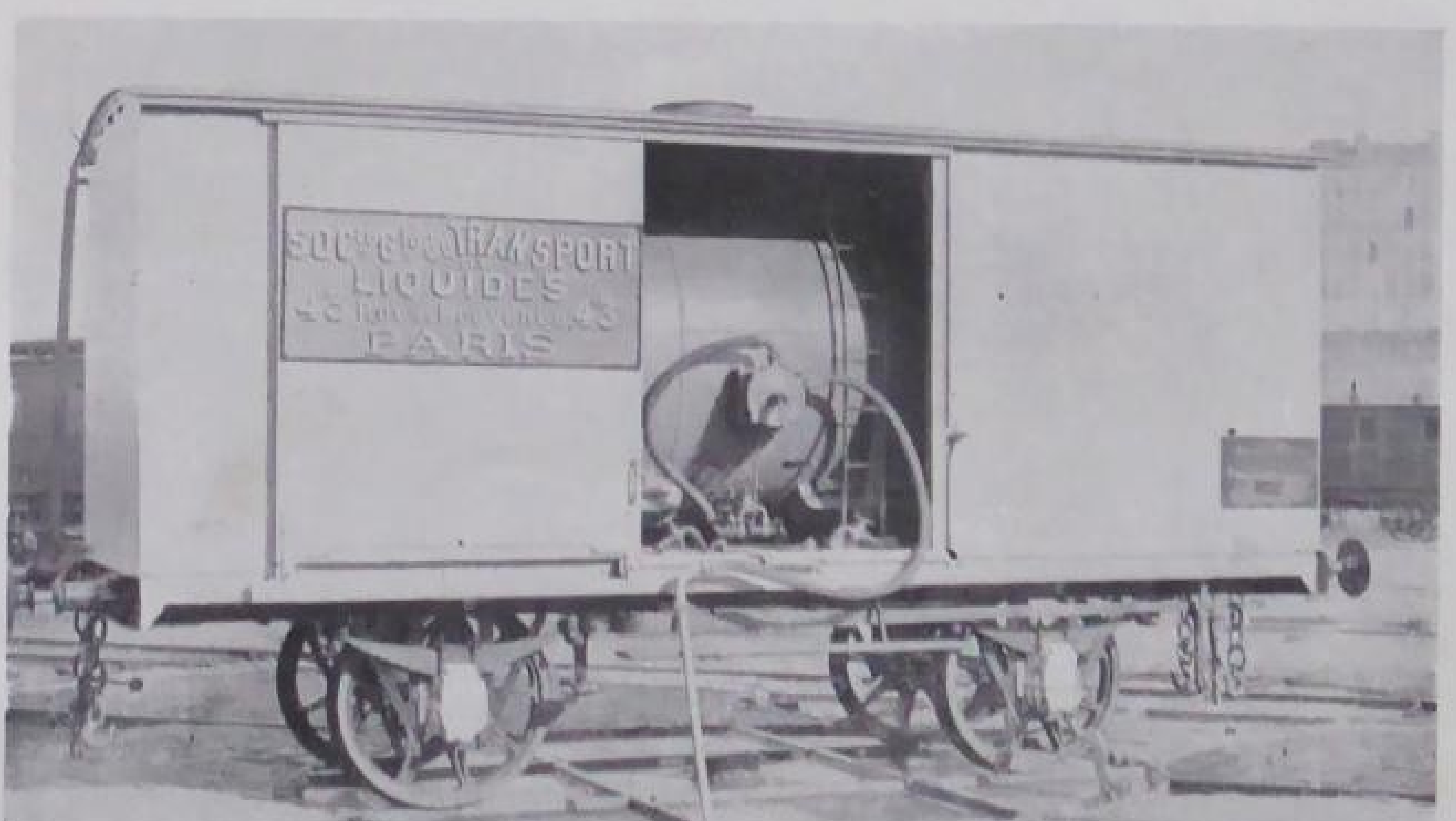
En 1884-1885 on construisit des citernes de petite capacité (8.000 à 12.000 litres) fortement encastrées dans le châssis. La S.N.C.F. les utilise encore d'ailleurs pour des transports à courte distance qui, en terme de métier, s'appellent « Brouettage ».

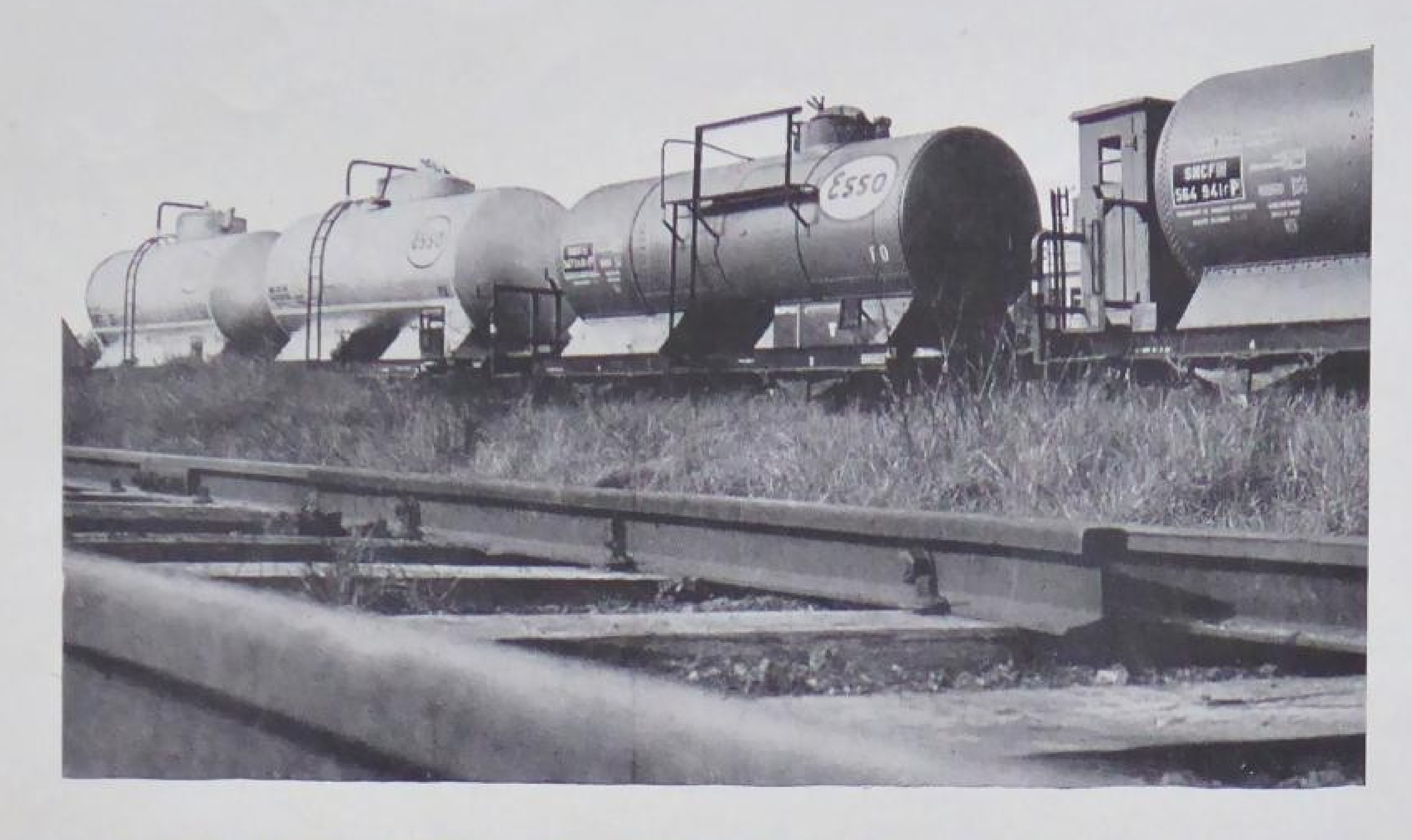
Puis, on vit apparaître, vers 1890, des wagons à citernes cylindriques de 160 à 170 hl., à un seul compartiment, pour le transport des vins, alcools ou huiles. Les tôles en étaient étamées à l'intérieur et simplement peintes à l'extérieur.

A partir de 1900, on mit en chantier des wagons-citernes dont les capacités allèrent en croissant, bénéficiant des derniers progrès techniques, notamment pour la fixation de la citerne sur le châssis.

Mais une réglementation, appliquée jusqu'en 1947 par la S.N.C.F., limitait toujours le poids total du wagon à 16 t. par essieu. De nombreuses innovations de détail dues aux recherches patientes des techniciens : wagons compartimentés, munis de réchauffeurs pour la liquéfaction des goudrons, des bitumes ou huiles épaisses, wagons calorifugés, wagons à gaz liquéfié, ont été mises au point au cours des cinquante dernières années.

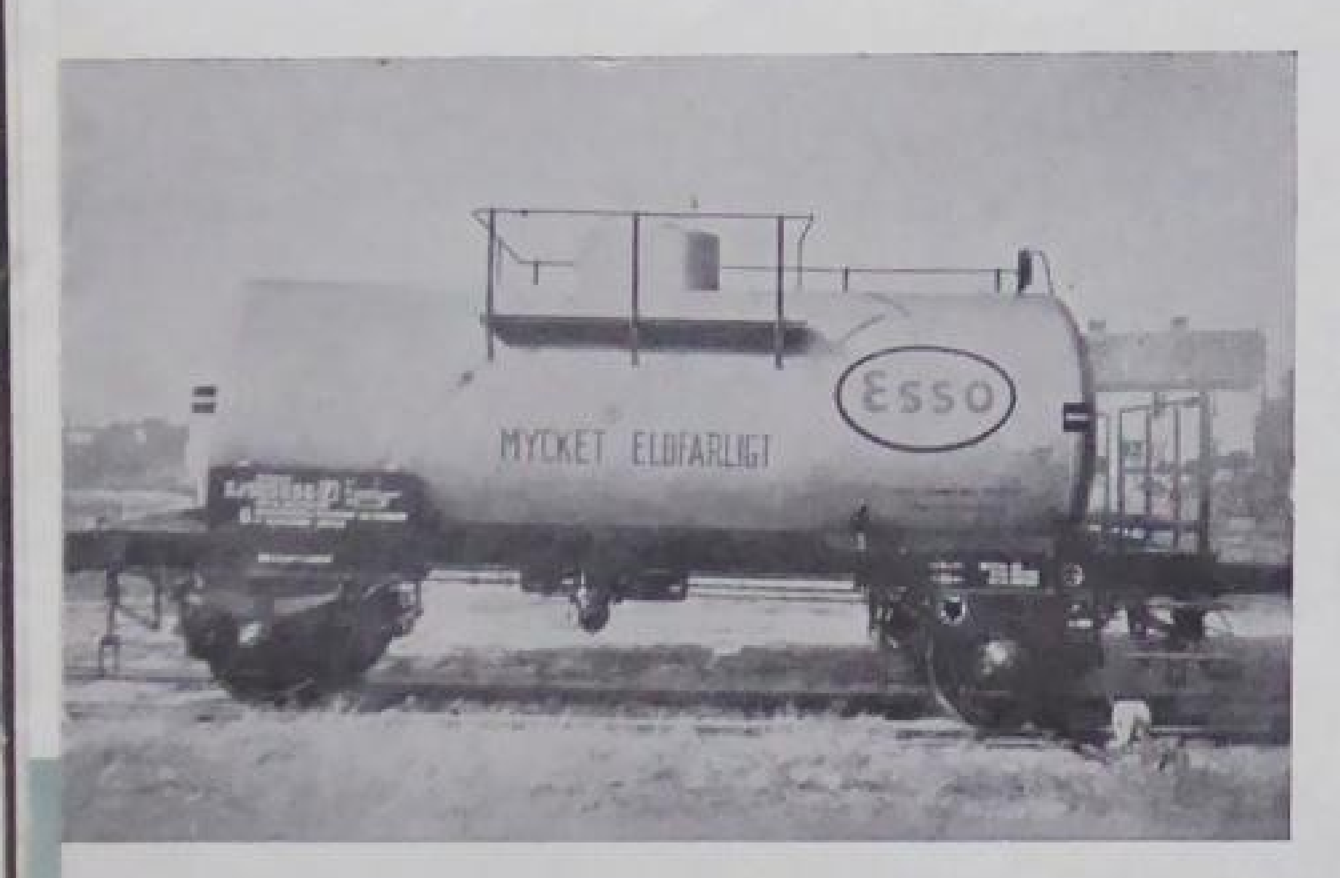
Ci-dessous à gauche : Wagon à citerne cylindrique utilisé en 1890, caractérisé par un progrès dans la fixation de la citerne au châssis. *A droite :* Le premier wagon réservoir présenté en 1887 était entouré d'une caisse de bois semblable à celle des wagons de marchandises.

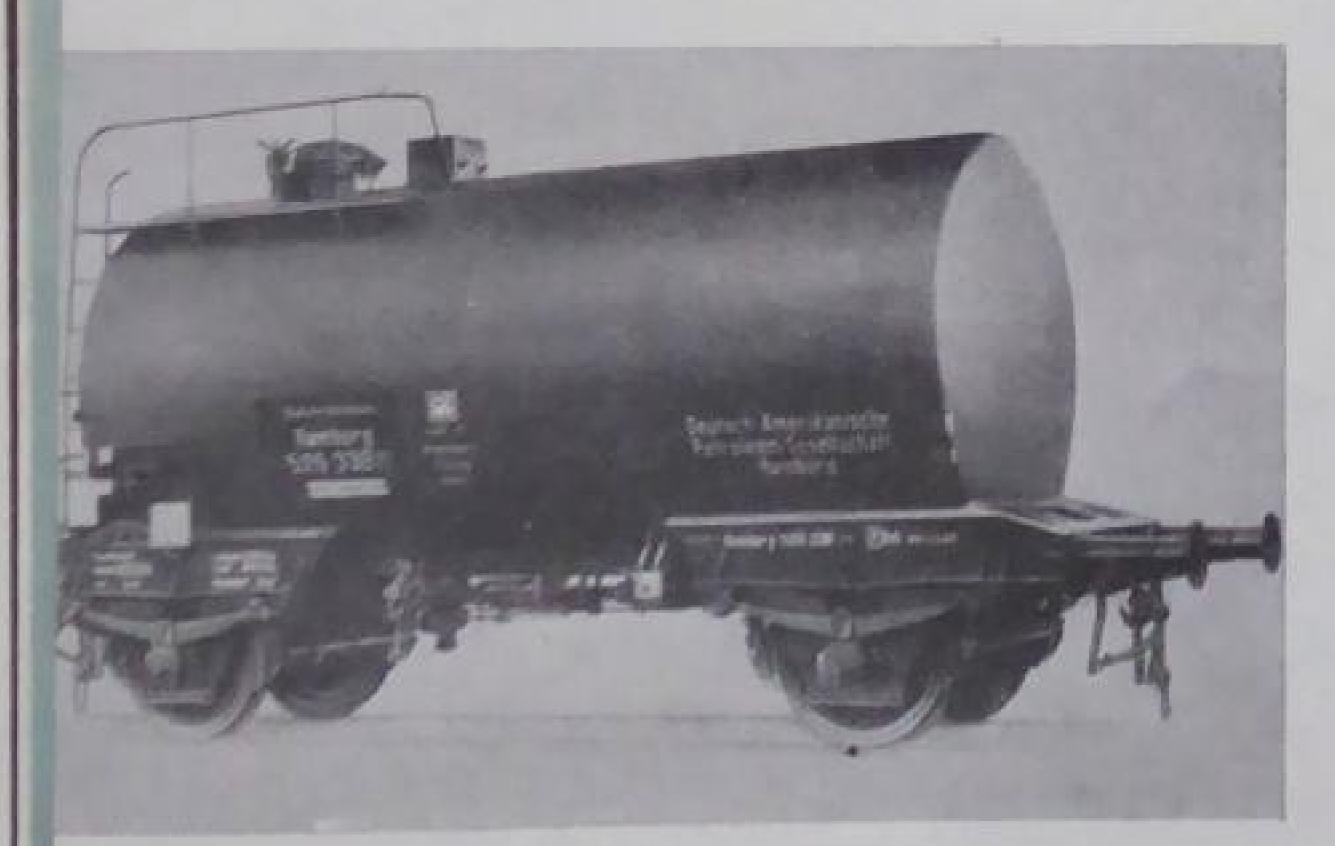


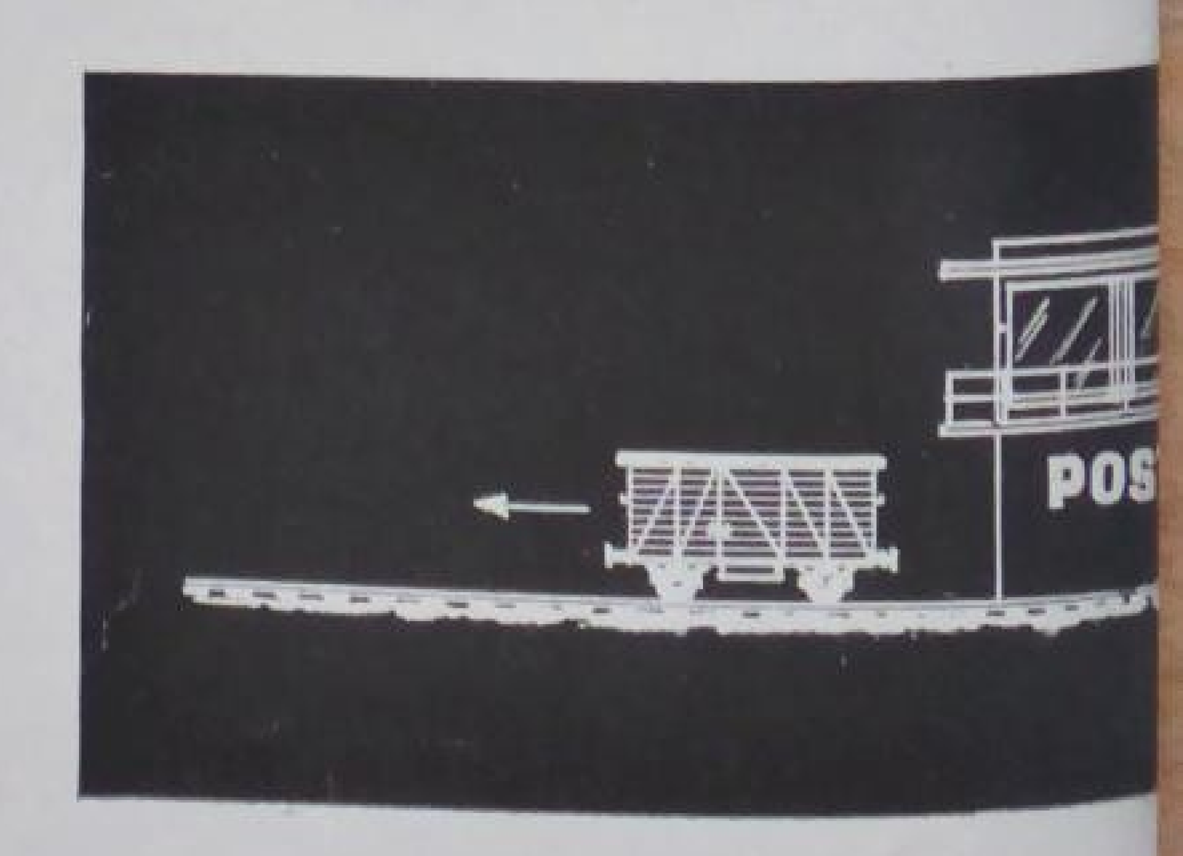


LES WAGONS-CITERNES MODERNES

Le wagon-réservoir que l'Exposition Universelle avait présenté en 1878 nous a intéressé par son pittoresque et la tentative qu'il représente. Nous aurons une idée des progrès réalisés en indiquant ci-après les caractéristiques des wagons-citernes modernes.







Trois types de wagons-citernes modernes monoblocs entièrement soudés

— Type S.N.C.F. unifié à deux essieux.

Chargement : 20 tonnes par essieu, soit un poids total sur rail de 40 tonnes en charge.

Construction : châssis rivé *ou soudé* (cette dernière technique se développe d'ailleurs de plus en plus), citerne cylindrique en tôle d'acier ordinaire, formée par la juxtaposition de trois ou quatre tôles longitudinales soudées. Seule la tôle de la partie inférieure a une épaisseur de 8 mm. ; les autres tôles ont seulement 6 mm. Ces wagons sont du type dit « Monobloc » : la liaison de la citerne au châssis se fait soit par ailerons, soit par sommier central avec deux bretelles d'extrémité.

La capacité est variable :

— Pour les produits noirs, densité 0,950, ces wagons sont munis de réchauffeurs et de freins Westinghouse, capacité de 290 à 300 hl. ;

— Pour les produits blancs, densité maximum de 0,750, sans aucun mode de freinage, leur capacité peut varier de 360 à 390 hl.

Le rapport « capacité en hectolitres » / « tare en tonnes » détermine théoriquement l'intérêt qui existe d'utiliser tel ou tel type de wagon sur tel parcours pour tel produit.

Pour ce type de véhicule, le rapport « capacité en hectolitres » / « tare en tonnes » serait de 35 environ. Ce résultat est très intéressant si on le compare au rapport obtenu pour les wagons-citernes construits à l'étranger et présentant les mêmes caractéristiques de charge par essieu. Nous le devons à la persévérance et à la ténacité des spécialistes des différentes sociétés de pétrole et grâce aussi à la compréhension des services de la S. N. C. F. qui ont admis vers 1942-1943 la nécessité de réviser une réglementation où les questions de sécurité d'exploitation tenaient une trop large place, eu égard aux récents perfectionnements du matériel. Déjà en 1937, la Sous-Commission Technique de la Chambre Syndicale des Wagons Industriels était intervenue pour demander l'allègement des wagons, mais aucune décision pratique n'avait été prise.

C'est donc vers 1942-1943 que furent étudiés et projetés, à la demande des Sociétés pétrolières, en collaboration entre la S.N.C.F. et divers constructeurs (Comité Matfer) des wagons-citernes prototypes ou semi-prototypes pour le transport des produits pétroliers et qui ont donné lieu à trois réalisations.

Vers cette même époque, des wagons-citernes allégés, type « Monobloc » entièrement soudés, ont été construits en nombre très important en Europe, notamment en Suède, en Allemagne et en Tchécoslovaquie.

Actuellement, on peut enfin construire des wagons-citernes, type unifié français à deux essieux, relativement allégés. Des essais récents (juin 1950) ont d'ailleurs prouvé que l'on pouvait améliorer les derniers types construits en conservant une marge de sécurité largement suffisante. Les propriétaires ou utilisateurs espèrent que l'on pourra, après de nouveaux essais, construire d'autres wagons comportant de nouveaux allègements et que la S.N.C.F. favorisera la construction de tels véhicules en augmentant les redevances kilométriques et en diminuant les tarifs de transport.

Il est bien évident que les conditions d'exploitation influent sur le mode de construction. A ce propos, l'allègement ne pourra pas être poussé en France, contrairement à ce qui se passe dans certains pays voisins, tant que les méthodes de triage dit « à la butte » seront encore utilisées. L'outillage nécessaire pour éviter les avaries relativement fréquentes qu'entraîne ce mode de triage, même sur le matériel qui peut être qualifié de « lourd », représente des investissements considérables.

Le triage à la butte. A hauteur du poste, des embranchements permettent de diriger les wagons sur différentes voies.



Wagon à boggies en provenance des surplus américains de 1918.

LES WAGONS A BOGGIES

On croit communément que les wagons à boggies sont nés des derniers progrès de la technique et qu'ils présentent de gros avantages. Ceci est vrai pour le transport de certains produits, mais ne l'est pas en ce qui concerne l'industrie du pétrole. Depuis un certain temps, en effet (1944-1945) la S.N.C.F. n'autorise plus la construction de wagons-citernes à boggies pouvant circuler isolément ; cette construction n'est admise que si les wagons sont utilisés en trains complets, à l'exception de quelques wagons spéciaux, tels que : « U.S.A. 1918 » et « U.S.A. 1945 » qui proviennent des « surplus » alliés.

D'autre part, la construction des wagons-citernes spécialisés dans le transport des produits pétroliers qui ont une densité relativement faible (c'est-à-dire inférieure à 1), ne permet pas d'utiliser de façon rentable soit les alliages légers, soit les aciers spéciaux, métaux chers par rapport à l'acier ordinaire. En effet, le gabarit maximum des citernes étant délimité, il est impossible d'augmenter leur volume et par conséquent la charge utile de liquide transporté par un allègement du poids du châssis.

Un projet de wagon-citerne à 2 essieux en alliage léger avait cependant été étudié dès 1942 et les plans avaient été approuvés par la S.N.C.F. ; mais la construction n'a jamais été réalisée (il avait une capacité de 420 hl. environ, pour une densité maximum du produit transporté égale à 0,8 et une charge de 20 tonnes par essieu).



Ci-dessus: wagon type unifié, français, 17 tonnes par essieu.
Ci-dessous: wagon de 1939 affecté au transport des gaz liquéfiés (capacité de 320 hl. environ).



ENTRETIEN

Le nombre important des wagons immatriculés par la S.N.C.F. mais ne lui appartenant pas, a donné lieu à une réglementation sévère. Tous sont immatriculés au nom du propriétaire et ont un point d'attache situé sur une des régions (Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est). Cette immatriculation ne peut avoir lieu toutefois que si les différents plans établis par le propriétaire et par le constructeur ont été, en temps voulu, approuvés par les services compétents de la S.N.C.F. Le contrôle s'exerce de deux façons différentes :

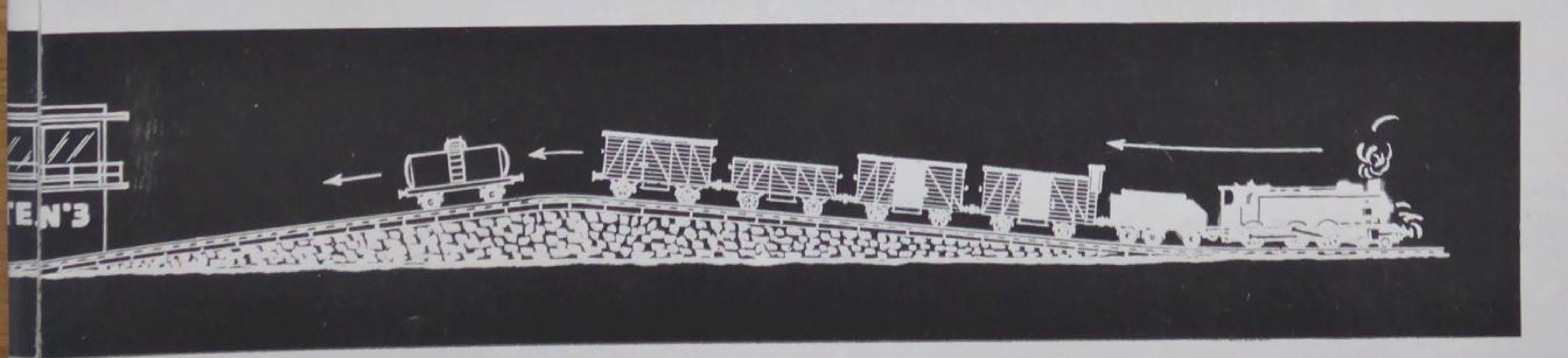
— Contrôle des principales matières employées (notamment pour le châssis) ;

— Contrôle des travaux effectués dans les ateliers des constructeurs.

Les wagons dont la construction a été acceptée par la S.N.C.F. sont alors mis en chantier, puis immatriculés et dirigés vers leur point de chargement. Chaque expédition de wagon donne lieu à un contrôle de la part des agents de la S.N.C.F. au point de vue sécurité de l'exploitation ; s'il présente des anomalies, des fuites, il peut être refusé et refoulé sur l'embranchement de l'expéditeur. L'envoi d'un wagon vers l'atelier de réparations est donc décidé par la S.N.C.F. dans la plupart des cas, et *toujours* en ce qui concerne son infrastructure, notamment s'il s'agit d'avaries ou révisions relatives aux organes de roulement, de choc et de traction.

Les Sociétés propriétaires ou utilisatrices se doivent, de leur côté, d'examiner régulièrement la superstructure. Les règles S.N.C.F. d'entretien général prévoient un échelonnement des travaux sur une durée de douze ans avec des révisions périodiques tous les trois ans. Si un wagon toutefois présente des avaries en cours de transport, la S.N.C.F. se réserve le droit d'interrompre son trafic et signale à la Société qui l'exploite les réparations à entreprendre. 170 ateliers sont actuellement en mesure de procéder à l'entretien des wagons-citernes : 110 appartiennent à la S.N.C.F. et 60 à des entreprises privées, sociétés de raffinage, de distribution ou de location. L'entretien ordinaire de l'infrastructure est d'ailleurs pratiqué d'office par la S.N.C.F. pour les avaries de petite importance et l'entretien courant de la superstructure est assuré, en ce qui concerne les organes de vidange, de remplissage, de réchauffage, par les différentes raffineries ou entrepôts chargeurs importants.

Pratiquement, on dit en général que la S.N.C.F. assure la responsabilité de l'entretien et des réparations de l'infrastructure du wagon (organes de choc, de traction de freinage, etc...). Il appartient, par contre, aux sociétés propriétaires de veiller au bon état de la superstructure (corps cylindrique, dômes, accessoires et équipements divers). D'ailleurs, seules les sociétés ou établissements privés possèdent actuellement l'outillage spécialisé nécessaire notamment en ce qui concerne le dégazage par vaporisation et le jaugeage.



...A L'ATELIER DE RÉPARATION

Quelques images du travail à l'atelier de réparation





Un atelier de réparations de wagons-citernes se situe en général au milieu d'un certain nombre d'embranchements de voies ferrées dont certaines le traversent et d'autres l'entourent. Ceci pour les stationnements et les manœuvres.

Suivons ensemble les différentes opérations qui se succèdent depuis l'arrivée du wagon à réparer :

Le premier travail échoit à un contremaître qui, accompagné d'un agent de la S.N.C.F., relève le numéro du véhicule, s'inquiète de connaître les raisons de l'interruption d'utilisation et quels sont les travaux à exécuter. S'il s'agit de déformations du châssis ou des traverses dues à des chocs accidentels, les réparations seront portées au compte de la S.N.C.F. Si, au contraire, par exemple, il est constaté que la citerne fuit, que les roulements sont usagés, le contremaître chargera l'atelier d'y remédier aux frais de la société propriétaire. Il en sera de même pour les pièces atteintes de vétusté, pour les appareils de vidange défectueux et les modifications des réchauffeurs ou du châssis qui seront indiquées par l'ingénieur ou le directeur des ateliers. Ces travaux, quels qu'ils soient, ne seront entrepris toutefois qu'après une vaporisation de la citerne destinée à en chasser les gaz qui pourraient s'y être accumulés et causer de graves accidents. Le réservoir est donc vaporisé, les couvercles des dômes et les vannes ayant été ouverts vingt-quatre heures auparavant. L'opération est faite à la vapeur d'eau sous pression et dure vingt à vingt-cinq minutes. Il est procédé ensuite au nettoyage intérieur de la citerne dans laquelle descend un homme porteur d'un masque Fernez qui lui permet d'aspirer l'air nécessaire à sa respiration. Il enlève au moyen d'une brosse et d'un grattoir en cuivre (pour éviter les étincelles dues aux outils d'acier) les déchets adhérant aux parois. Ces déchets, déposés dans un seau de cuivre, sont ensuite enterrés dans une fosse profonde. Après une deuxième vaporisation de trente minutes et un deuxième nettoyage au moyen d'une brosse sous jet d'eau courante, les citernes sont prêtes à entrer à l'atelier.

On y vérifie alors les roulements, le châssis et les freins, la suspension, les plaques de garde, etc... Au cours de ces réparations qui se font dans le vacarme du pont roulant, des coups de masse, des bruits de la forge ou de la soudure, dans le crépitement de la fraise ou la pétarade du marteau pneumatique (ou « pétard ») qui sert à la pose des rivets, les pièces usagées ou cassées sont changées. La vie de l'atelier est assourdissante ; la force, le travail humain y « explosent » à chaque pas. La pose d'un simple rivet est une œuvre minutieuse. Les outils sont lourds, les moindres pièces difficiles à manier. A chaque endroit, l'activité est présente même si l'homme est invisible, sous un châssis, dans une citerne où il soude. Ici un réservoir est remis en forme à la masse, là on répare un clapet obturateur et plus loin deux hommes dirigent un essieu (1 tonne/1 tonne 200) vers les chaînes du pont roulant. Lorsque ces travaux ont été accomplis et vérifiés, on nettoie la citerne à nouveau pour enlever les chiffons, les boulons, les pointes d'électrode qui auraient pu y rester. Une balayette et un seau suffisent alors. C'est la dernière opération que l'on fera à l'atelier de réparation. Après avoir été parfois décapé au jet de sable, le wagon sera ensuite repeint, ainsi que les lettres et les numéros qui forment son immatriculation. Il ne restera plus qu'à le diriger sur l'embranchement de sortie où la S.N.C.F. le contrôlera à nouveau et d'où il sera dirigé vers son point de chargement.

II. — EXPLOITATION

Le tonnage important des produits pétroliers consommés en France entraîne pour leur distribution à l'intérieur du territoire, l'utilisation de différents moyens de transport tels que chalands, wagons et camions-citernes. On prend en considération les avantages et inconvénients respectifs de ces divers moyens de transport, ceci en fonction du coût

REVUE (Esso)

TABLE DES MATIÈRES PAR NUMÉROS

POUR L'ANNÉE 1950

N° 33 (JUILLET)

N° 34 (AOUT-SEPTEMBRE)

Pages

N° 35 (OCTOBRE)

N° 36 (NOVEMBRE)

N° 37 (DÉCEMBRE)

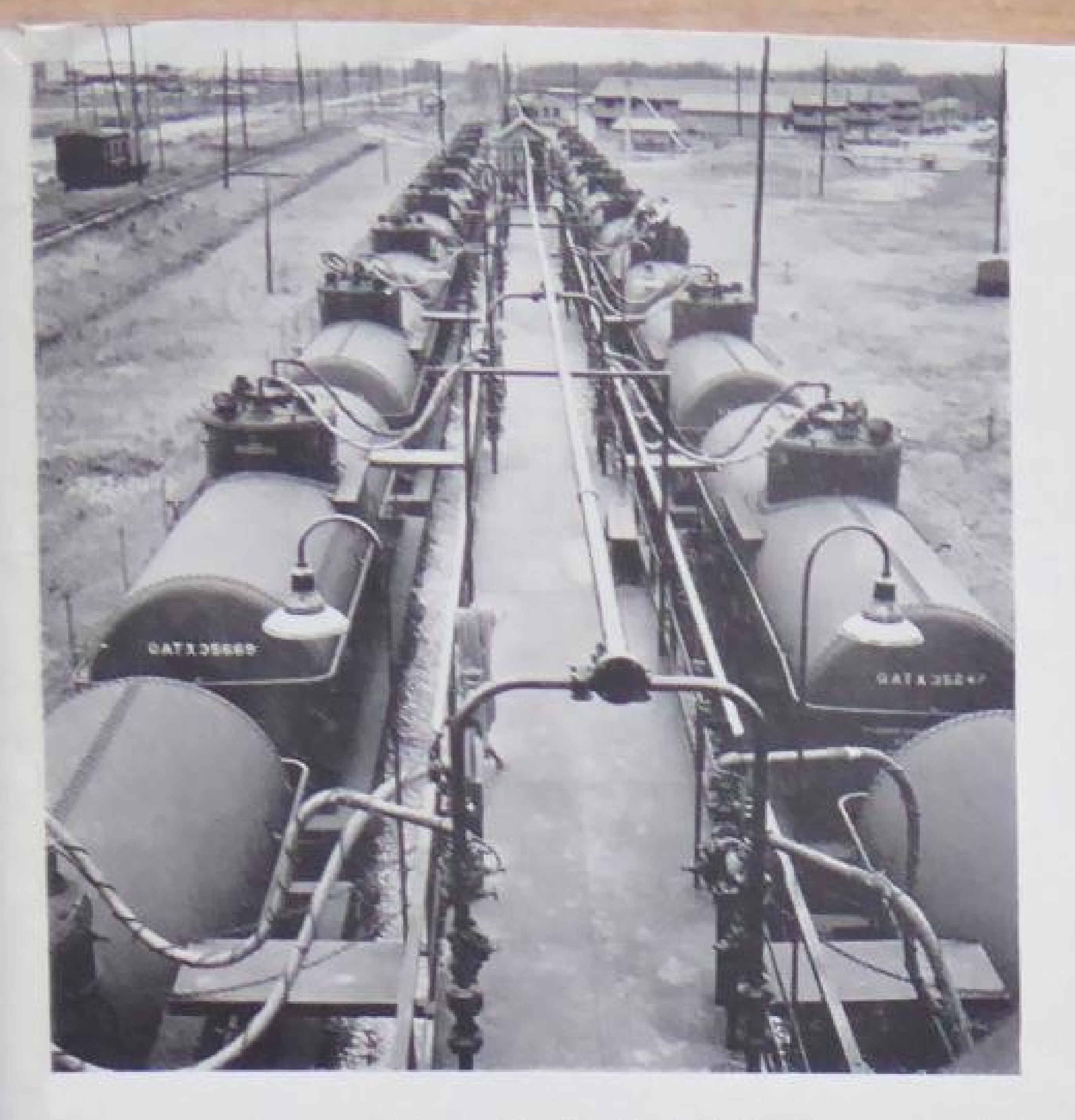
REVUE (Esso)

TABLE DES MATIÈRES PAR SUJETS

POUR L'ANNÉE 1950

RUBRIQUES HABITUELLES

SUPPLÉMENTS ET ENCARTS



Une rampe de chargement des wagons-citernes à la raffinerie de Baytown (Texas).

EXPLOITATION

et des possibilités offertes par chacun d'eux.

En ce qui concerne les wagons-citernes, plusieurs types sont employés qui varient selon la nature du produit à transporter (wagons calorifugés, équipement avec réchauffeurs, compartimentage, émaillage, etc...). Ils sont utilisés, le plus souvent possible, en rames de 250 ou 500 tonnes utiles ou en trains dits « complets », dont les tonnages *bruts* vont jusqu'à 1.400/1.500 tonnes (fixés par la S.N.C.F. et variables suivant les itinéraires empruntés).

En France (comme dans la plupart des autres pays européens), un seul organisme, la S.N.C.F., assure la traction. Les tarifs de la S.N.C.F. sont dégressifs (en fonction de la distance), applicables à tous les utilisateurs sans exception, lorsqu'ils sont placés vis-à-vis de la S.N.C.F. dans les mêmes conditions : embranchés, tonnage égal, etc...

Toutefois, il existe des conventions particulières basées notamment sur la remise totale du trafic ou sur la remise d'un tonnage annuel bien déterminé (engagement de fidélité). Actuellement d'ailleurs des projets sont en cours pour modifier ce système de tarification et il semble que l'on s'oriente vers des tarifs différenciés basés sur les prix de revient pour les itinéraires principaux, exemple : Marseille-Lyon, Rouen Paris, Dunkerque-Lille. Ces nouveaux tarifs sont étudiés dans le but de mettre la S.N.C.F. à même de lutter contre la concurrence sur les itinéraires où elle est le mieux équipée.



Ci-contre: les wagons, rassemblés suivant la nature du produit qu'ils transportent attendent leur chargement. *Ci-dessous,* le remplissage d'un wagon de butane à la raffinerie de Baltimore.



Il y a lieu de noter, toutefois, qu'en dehors de la S.N.C.F., il existe quelques réseaux secondaires, à voie normale, de faible développement, qui appliquent des tarifs différents, mais qui sont aussi homologués par les Pouvoirs publics.

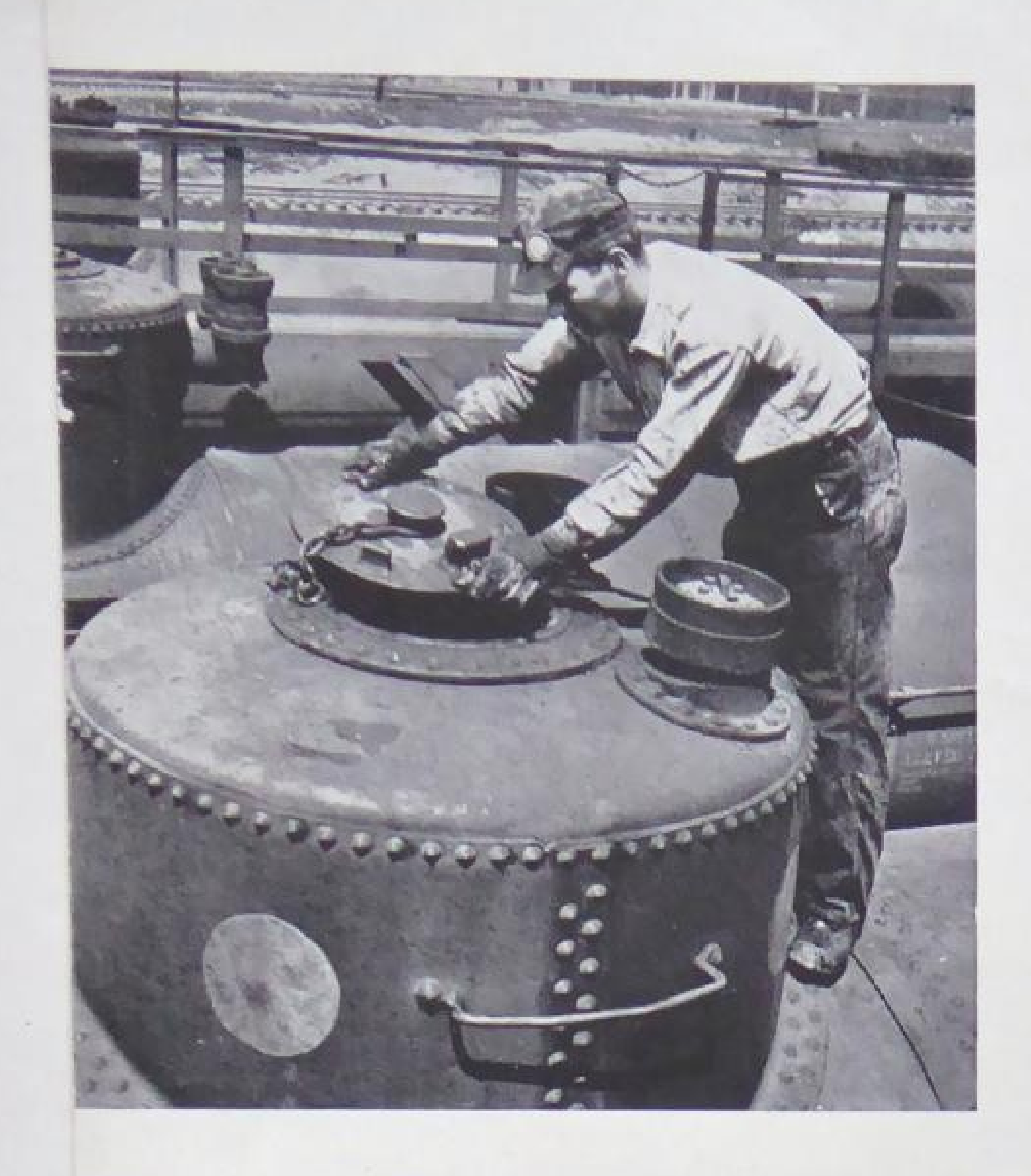
Généralement, et dans chaque société de raffinage ou de distribution, l'exploitation des wagons-citernes est centralisée afin d'assurer l'ensemble des transports au prix de revient minimum. La connaissance de toutes les ressources, de tous les mouvements, des durées pratiques de transport, de tous les besoins, saisonniers ou non, permet aux services spécialisés de répartir au mieux, en temps voulu, le matériel adéquat. On peut ainsi organiser les groupages des wagons chargés de façon à former des rames ou des trains complets et diminuer la durée d'acheminement en augmentant le rendement du matériel de transport (dans certains cas, les trains complets circulent avec horaires fixés à l'avance, notamment en cas de trains réguliers et lorsqu'un programme, mensuel par exemple, peut être établi).

Le service des Douanes (1) ou celui de la S.N.C.F., parfois les deux, vérifient les véhicules et leur chargement, contrôlent les poids déclarés, établissent les taxes de transport qui sont calculées sur l'itinéraire le plus court, même si la S.N.C.F. emprunte un itinéraire beaucoup plus long (quel que soit l'itinéraire adopté par la S.N.C.F., les délais tarifaires sont applicables).

Les destinataires (dépôts ou clients) des wagons acheminés par la S.N.C.F. dans des délais généralement très inférieurs aux délais tarifaires homologués, disposent presque toujours d'embranchements particuliers.

La livraison des véhicules fait l'objet d'une réception au point de vue quantité

(1) A ce sujet, indiquons que la majorité des transports de produits pétroliers s'effectue sous douane.



des marchandises et au point de vue de l'état du wagon-citerne lui-même (car il s'agit de wagons de « particuliers » qui n'appartiennent pas à la S.N.C.F.) ; d'autre part, une fiche « mouvements » indique toutes les dates des expéditions ou réexpéditions de manière que l'on puisse contrôler, soit les durées d'acheminement par la S.N.C.F., soit les durées de stationnement anormaux chez les différents destinataires.

Le parc français, immatriculé au 30 juin 1950, comprenait 18.219 wagons-citernes métalliques, dont 15.516 jugés « aptes » aux transports de produits pétroliers. (Chiffres C.G.W.C.M.)

La fourniture de ce matériel qui est construit et entretenu aux frais des propriétaires évite à la S.N.C.F. des investissements importants et permet d'adapter presque constamment le matériel aux besoins nouveaux des diverses industries. En contrepartie, la S.N.C.F. alloue aux propriétaires une redevance pour chaque kilomètre parcouru par le wagon chargé. Cette redevance constitue une prime au plein emploi du véhicule et, en même temps, une prime à l'allègement, car elle augmente quand le rapport « capacité sur tare » augmente lui-même. Elle tient compte, en outre, de l'équipement spécial des wagons lorsqu'ils sont équipés pour le transport de certains produits ; c'est-à-dire, munis de réchauffeurs pourvus de compartiments ou d'éléments calorifugés.

L'importance du nombre de sociétés possédant des embranchements, et l'accroissement du tonnage transporté par citernes incitent la S.N.C.F. à s'adapter constamment au désir des propriétaires, expéditeurs ou destinataires, sur le plan technique ou commercial, en prenant, par exemple, toutes dispositions utiles pour diminuer les durées de transport par voie ferrée : dessertes plus fréquentes et plus souples des embranchements, en facilitant la circulation des wagons construits pour une charge de 20 tonnes par essieu et en augmentant les redevances kilométriques pour les wagons allégés.

ESSAIS DE CHOC SUR WAGONS-CITERNES MÉTALLIQUES (juin 1950)

Dans le but de diriger les études des projets de wagons-citernes, afin d'améliorer le rapport *capacité sur tonnes*, les constructeurs ont mis au point des méthodes de mesure de la *fatigue* supportée par les différentes parties de ce matériel roulant.

Grâce au concours de la S.N.C.F., des essais de tamponnement ont été effectués pour la première fois de façon aussi complète et surtout quantitative, avec mesures de contrainte (appareils dynamiques « Hataway » et extensomètres électriques « Strain-gauges »).

En haut à gauche : Le couvercle du dôme est soigneusement vissé après chargement. *Ci-dessous :* une rame de wagons quitte la raffinerie de Baytown. On aperçoit, à droite, une unité de cracking catalytique. *Ci-contre :* la mise en place des flexibles avant le chargement des wagons.

La difficulté résidait dans le fait que les appareils d'enregistrement ne pouvaient être placés sur le wagon-citerne tamponneur, car ils auraient été détériorés. Le Service des Essais de la S.N.C.F. a résolu élégamment le problème en plaçant ces appareils sur un camion-plateau circulant à la même vitesse que le wagon essayé, et en les reliant par des câbles aux jauges se trouvant sur le wagon (voir photo).

On s'est efforcé de reproduire les conditions les plus sévères rencontrées dans les triages. La vitesse maximum atteinte au moment de certains chocs a été de 25 km/h. et dépasse très largement la vitesse maximum qui doit être atteinte normalement dans les triages.

Le wagon prêté gracieusement par un constructeur (félicitons ce dernier d'avoir donné l'exemple et pris des risques) a parfaitement résisté en tous points, malgré la charge supérieure à celle pour laquelle il avait été conçu (remplissage complet d'eau au lieu de fuel). A noter que dans une seule après-midi, ce véhicule a reçu environ vingt chocs, dont huit à une vitesse voisine de 25 km/h., sans subir de déformations permanentes. On peut donc déjà conclure, à priori, que ce type de wagon peut être encore sensiblement allégé.

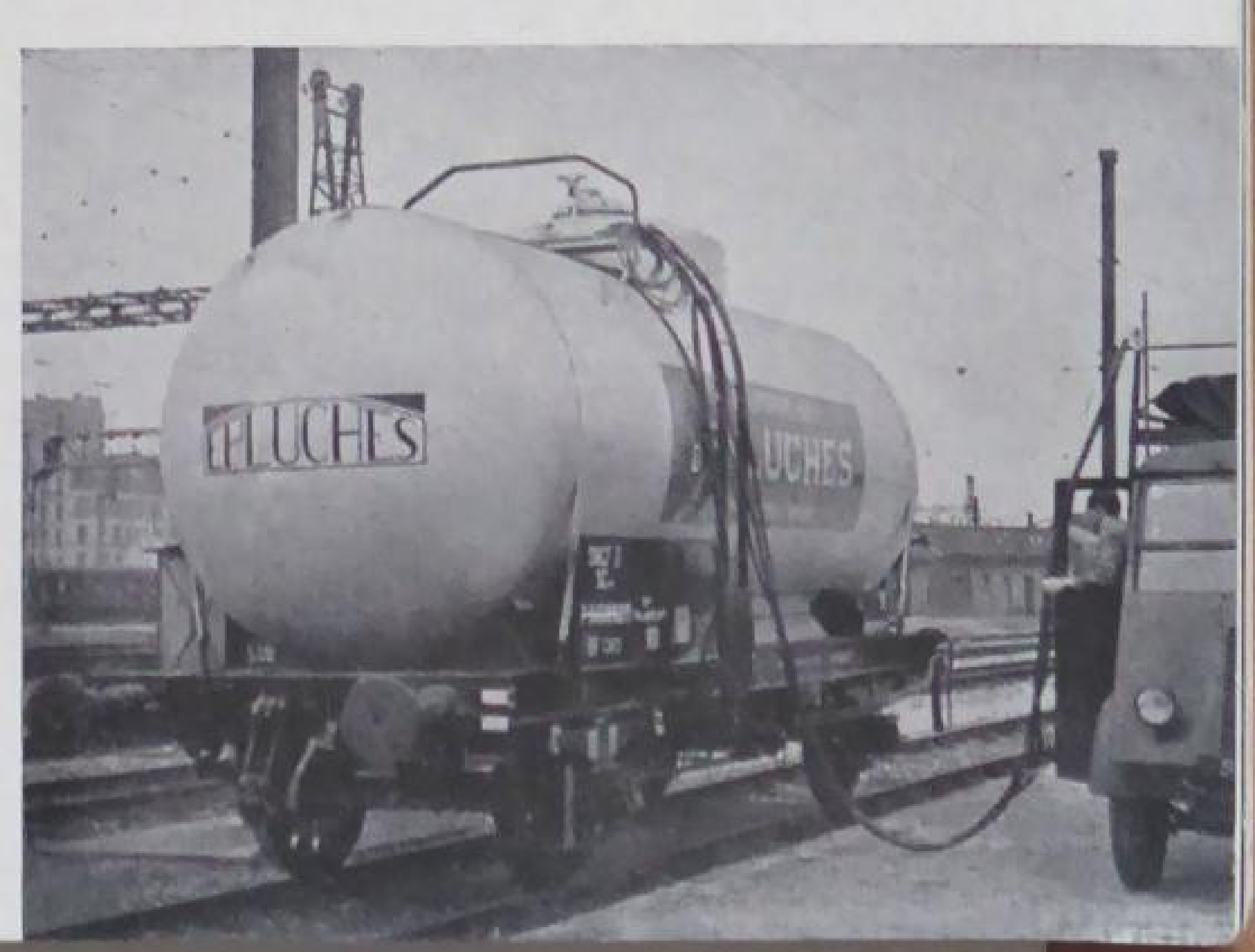
Ce mode d'essais est le seul permettant de tirer des conclusions rapides et relativement très précises, et de mettre fin à l'empirisme qui présidait jusqu'à maintenant dans le domaine de la construction des wagons-citernes.

La projection « au ralenti » du film qui a été pris lors des essais a, en outre, permis de se rendre compte du comportement de certains organes tels que ressorts de suspension, ressorts de choc, et de vibrations quelquefois anormales de différents organes de la superstructure, exemple : échelles, etc...

Nul doute que, l'impulsion étant donnée, les constructeurs feront effectuer très prochainement de nouveaux essais sur des wagons-citernes existants ou sur des prototypes, grâce au concours de la S.N.C.F. (spécialistes des Services Techniques et du Service « Essais et Recherches ») et grâce à l'emploi du matériel spécialisé que possède celle-ci.

L'importance des résultats pouvant être obtenus est telle qu'à notre connaissance déjà les Administrations Ferroviaires des pays voisins, tels que : Belgique, Suisse, ont fait également appel au personnel très compétent de la S.N.C.F. pour effectuer des essais sur leur matériel roulant : wagons voyageurs, wagons marchandises, locomotives, etc...

(Nous devons à l'obligeance d'un grand nombre de sociétés de construction et d'exploitation de matériel ferroviaire et à la S.N.C.F., l'autorisation de reproduire les photographies qui illustrent cet article, dont la documentation nous a été fournie par Monsieur B. Brousse, chef du Dépt transport fer et route de la S. F. P.)





CHAILLOT

COMPLET !



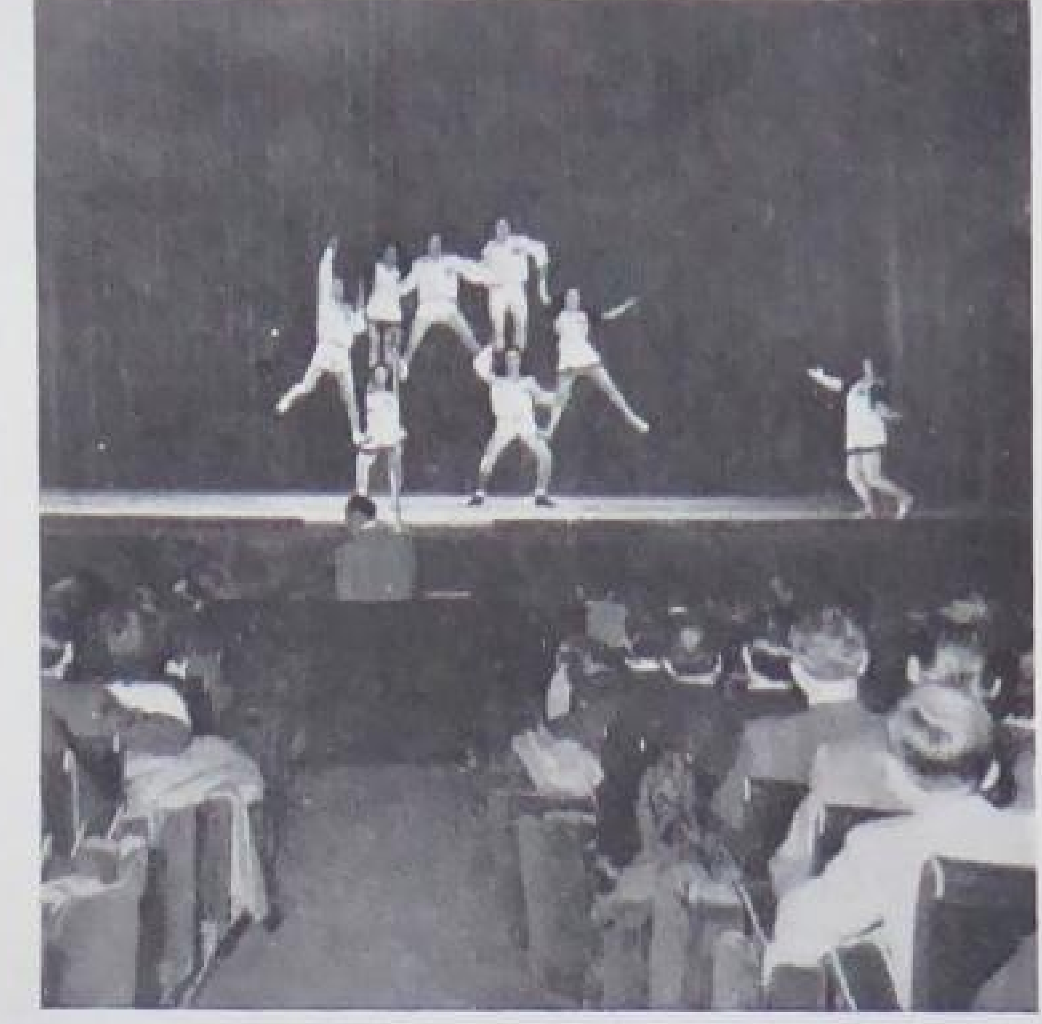
Depuis plusieurs jours déjà, on en parlait, on l'attendait... Notre dévoué secrétaire général du Club Esso-Sports était débordé ! Tant de petits problèmes à résoudre ! Puis tout fut résolu et la famille Esso a eu sa soirée.

Le 9 décembre, la foule se pressait à l'entrée du Palais de Chaillot pour la réunion annuelle des membres du Club Esso-Sports et faisait bientôt salle comble. Du dernier balcon à l'orchestre on se retrouvait, se souriait, contents d'être là tous ensemble pour se distraire. Et l'on s'est distrait !...

Robert Dinel — bien que la bombe atomique et la paix à base de guerre ne soient pas des sujets très digestes après le dîner, était là pour ça. A ses bons mots... on a ri... ; à ceux de Jean Donda, le présentateur, aussi — à l'exception de quelques-uns qui n'ont trouvé qu'une faible résonance (était-ce la sonorisation de la salle ?). Mais l'esprit ne peut être continu sans perdre de sa saveur et Doris Marnier est venue, dans sa robe blanche agrémentée de jupons rouges, nous dispenser sa verve habituelle et son dynamisme malicieux : « N'ai-je pas oublié de fermer le gaz... N'ai-je pas enfermé le chat dans le frigidaire », etc., toutes paroles qui ont fait réfléchir bien de nos collègues femmes !... A dire vrai, nos amis de Port-Jérôme et de l'Hôtel des « Célibataires », ainsi que tous ceux d'entre-nous qui ne sont pas mariés ont eu également leur part de plaisanteries. Doris Marnier fait bien son travail et n'oublie personne ! Une chanson pour les femmes, une autre pour les hommes, c'est parfait, et l'ensemble de son tour de chant est bien distrayant. « L'homme et le serpent » ont retenu une attention moins souriante et plus étonnée !... Quel admirable travail, quelle souplesse ! Que d'éloges, de notre côté, n'avons-nous pas entendu à leurs égards, à tous les étages du Palais de Chaillot où personne de la « famille » n'a pu rester insensible ! Avec les quatre Médinger, ce n'est pas un numéro que nous avons à juger mais une multitude de détails comiques conduits à un rythme



Une attitude amusante de Doris Marnier.



La troupe Molinoff et ses sauteurs arabes.



Robert Dinel dans son tour de chant.

qui ne se départit jamais de sa jeunesse. « La fanfare du village » était très drôle. « La java » également et, à chacune de leurs interprétations, nous pouvions avoir cette impression « que le petit frère » par exemple s'amusait autant que nous et que ses camarades prenaient beaucoup de plaisir à l'aider dans ses « clowneries ». Bravo aux « Médinger Brothers » qui ne nous ont pas ménagé leur entrain, ni ennuyé un seul instant tant leur numéro est divers et bien mené. La troupe Molinoff et ses sauteurs arabes nous ont diverti et parfois étonné. C'est le moins que l'on puisse dire et ce n'est pas le plus petit éloge car leur but est atteint. Il faut penser, je crois, devant une attraction de ce genre, au travail que son exécution réclame, aux multiples répétitions et à la discipline que doivent s'imposer ses protagonistes ; si nous l'envisageons sous ce jour-là, nous ne ménagerons jamais nos bravos — ce que nous avons fait.

Que dire de Mado Robin, après tout ce que les grands critiques ont écrit à son sujet ? Peut-on parler à nouveau de « grande artiste », de « voix remarquable », « d'interprétation sensible » ? N'est-il pas préférable de nous rappeler le silence respectueux de la salle à son passage sur la scène et les applaudissements qui l'ont suivi ? Mado Robin a atteint dans son art les limites du beau et, à ce stade, il n'est plus de critique !...

Il en est ainsi de Maître Maurice Duruflé dont les interprétations aux grandes orgues (1) ont ravi l'assistance. On aime ou l'on n'aime pas les grandes orgues, mais on ne peut se permettre, sans être un mélomane et un critique de talent, de juger Maître Duruflé.

Le spectacle avait été apprécié sans conteste, les bars, les buffets et le bal ne le furent pas moins. C'est là d'ailleurs que l'on eut vraiment le loisir de se retrouver, de se saluer, de se reconnaître. Dans le décor élégant du Palais de Chaillot, toute la famille s'était réunie pour la fête de son Club, et devant une coupe de champagne, en fumant une cigarette, les uns et les autres ont échangé d'amicales et souvent amusantes paroles, car aucune table ne semblait, à notre connaissance, engendrer la mélancolie... Au bal, les frères Médinger se relayaient avec l'orchestre typique Borona et, dès les premières danses, la piste pourtant longue et large, ne suffisait plus !... Que de monde, que d'amis ! Et cette ambiance devait se prolonger très tard dans la nuit sans perdre de son entrain...

Nous avons eu le plaisir d'ailleurs d'entendre en attraction et accompagnée par l'orchestre Médinger : Mlle Paulette Schulzinger, du Département Appointements et Salaires, qui a chanté pour notre ravissement « La vie en rose ». Nous pouvons regretter d'ailleurs que tous les chanteurs et chanteuses de notre Société — et ils sont certainement nombreux — ne soient montés sur la scène, afin de soumettre à l'appréciation de leurs collègues leur talent... de Société... Mais ceci est une autre histoire, revenons à nos danseurs qui s'entraînent maintenant à la « danse du Cri-Cri », un pas nouveau que nous devons aux frères Médinger. Inutile de préciser l'enthousiasme dont il fut l'objet ! Sous son impulsion, le bal se transforma en quelques instants en une salle de gymnastique où les couples sautaient, trépignaient, couraient, s'asseyaient et se levaient, gesticulant de toutes les façons pour bien marquer le rythme.

Mais les meilleures plaisanteries ont une fin et, après une nuit de gaîté, les danseurs et les danseuses devaient se disperser, fourbus et ravis. Au bar, maintenant désert, nous avons levé le dernier verre avec Lanoé et Grégoire qui avaient fait le sacrifice de leur soirée pour garder les autos à la sortie du Palais de Chaillot. Nous tenons ici à les remercier et avant de clore cet article, qu'il nous soit permis d'adresser nos sincères félicitations à M. J. Ballet, président du Club Esso-Sports et à son sympathique secrétaire général, à qui l'on doit l'organisation de cette soirée et dont on ne peut que louer le dévouement et la gentillesse.

Et maintenant !... à l'année prochaine !..

1. A titre indicatif, indiquons que les grandes orgues du Palais de Chaillot sont les troisièmes au monde pour leur mécanisme et leur tonalité ; d'un poids de 60 tonnes, elles ne comptent pas moins de 6.000 fils de commande qui les relient au clavier.



les 4 frères Médinger dans une de leurs comiques interprétations.

Mado Robin chante...



Quelques couples de joyeux danseurs au cours du bal



CONCOURS PHOTO

1950



1er Prix A

1er Prix B

Le jury du concours photo eut fort à faire cette année pour départager les concurrents et pour établir un choix juste et impartial parmi les trente-quatre excellents envois parvenus aux bureaux de la revue.

Souvenons-nous que le thème obligatoire était « Arbres ». Il est à souligner que fort peu de concurrents n'avaient pas entièrement respecté le sujet ; dans deux ou trois images au plus, l'arbre n'était pas le personnage principal. Soulignons aussi une remarquable discipline dans le format à respecter (13 × 13 ou 13 × 18) qui permit un jugement parfaitement équitable.

Composition des images et qualités techniques, autres critères de la critique, étaient partout bonnes et parfois exceptionnelles. Tout ceci rendait la tâche des juges difficile et passionnante.

Sous la présidence de M. Kettel, les membres du jury, qui représentaient les différentes directions de la Société, notèrent individuellement les envois. Et voici les résultats de ce scrutin « secret » :

1er prix : 7.000 fr. pour ses deux envois « Noël » et « Alba », à M. Edgar Pavia, Comptabilité Clients D.S.E. Villa « Chansonia », 10, chemin de la Batterie de Roucas-Blanc, à Marseille (B.-du-Rh.).

2e prix : 3.000 fr. pour son envoi « Dominique-Marie », à M. Jean Marantz, chef de zone, Secteur de Paris, 5, avenue Piedallu, à l'Isle-Adam (S.-et-O.).

3e prix : 2.000 fr. pour son envoi « Pierre-Henri », à M. Lebigre, Direction Relations Sociales, Siège, 3, rue du Gl-Lambert, à Paris (7e).

4e prix : 1.500 fr. pour son envoi « Robert-Nicolas-François », à M. Palluat du Bessay, Dépt Achats, 30, boul. Marbeau, à Paris (16e).

5e prix : 1.000 fr. pour ses deux envois « Mistral », à M. Jean Mercier, Département Construction et Entretien, Service Jaugeage, 83, rue d'Alésia, Paris (14e).

Les lauréats sont priés de réclamer leur prix à la rédaction de l'Esso-Revue en présentant, comme de coutume, leur négatif à titre justificatif.

De plus, les concurrents mentionnés, dont les noms suivent :

M. Maurice Chirac, assistant division sud-est.
Mme Marcelle Hirgorom, Dépt Navigation.
M. Roger Vuillemin, Département Information.
M. René Mercier, Sce Stockage et Distribution.
Mlle A. Moncorgé, standardiste au Siège.

sont priés de nous communiquer leur négatif pour que puisse leur être offert un agrandissement de leur cliché.

Félicitons également pour leurs excellents envois :

M. Roger Brunel, Service Caisse Siège.
Mlle Suzanne Camboulas, Service Statistiques.
M. Maurice Souchot, Service Statistiques.
M. Gilbert Benoist, Service Etudes et Méthodes.
M. René Lecointe, Service Caisse Siège.
M. Gaston Delabarre, adjoint Exploitation et Product. D.N.E.
M. B. Eliot, Sce Comptabilité, La Mailleraye.
M. André Louvel, B.O.F., Port-Jérôme.
M. L. Girard, Spécialiste Industriel Rég. Paris.
M. Bernard Mallet, Département Information.

Nous ne pouvions songer à primer tout le monde malgré le mérite de tous les envois. Espérons que l'an prochain le sort sera plus favorable pour les concurrents malchanceux.



Mention

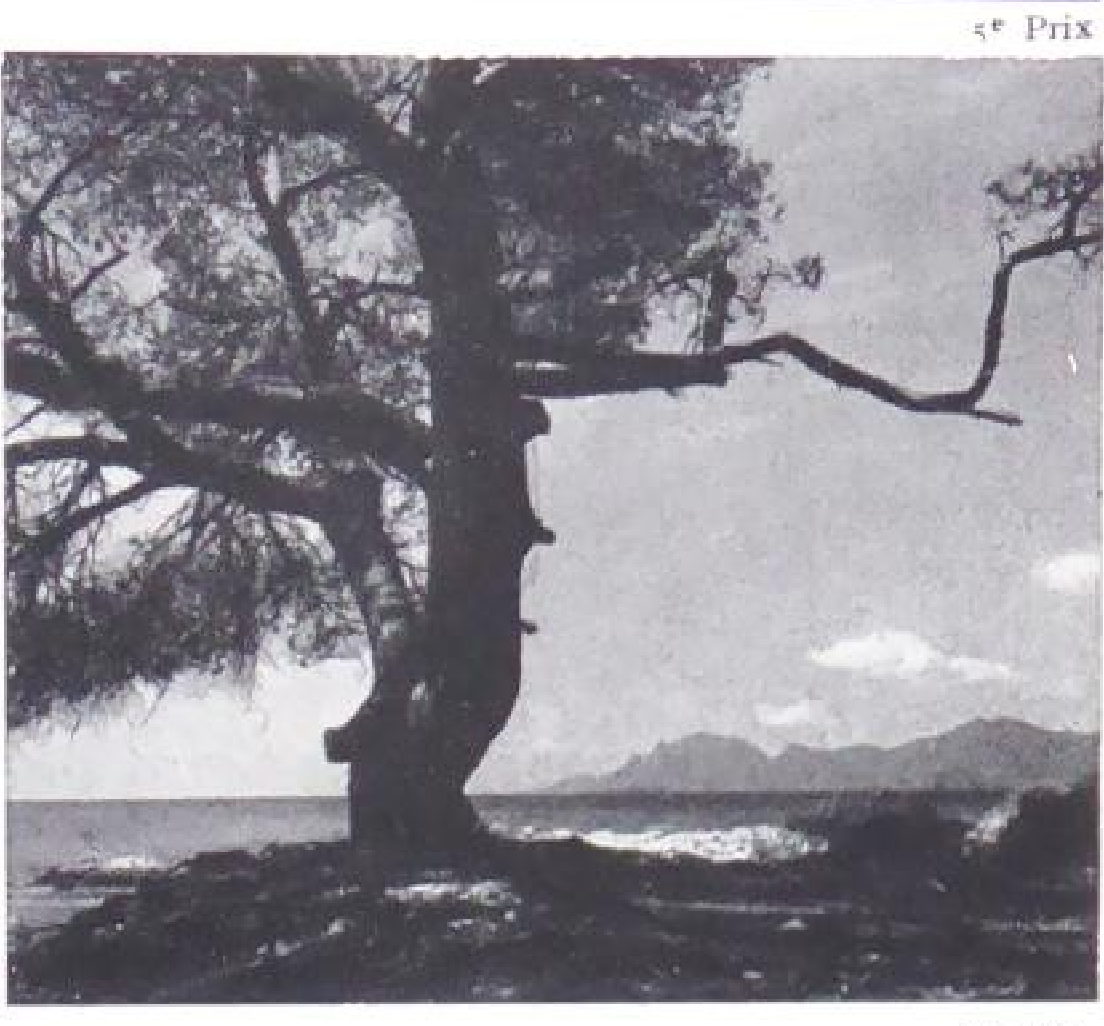
4e Prix



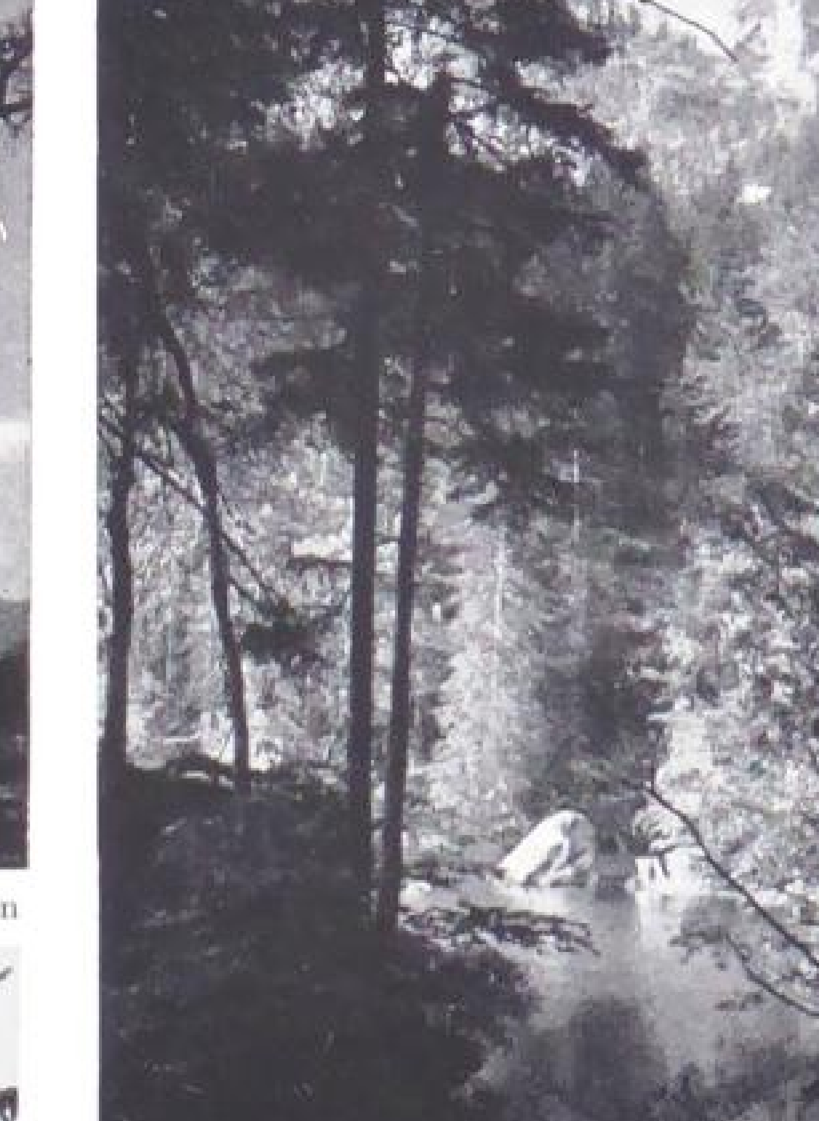
Mention



5e Prix



3e Prix



Mention





Mention



Mention



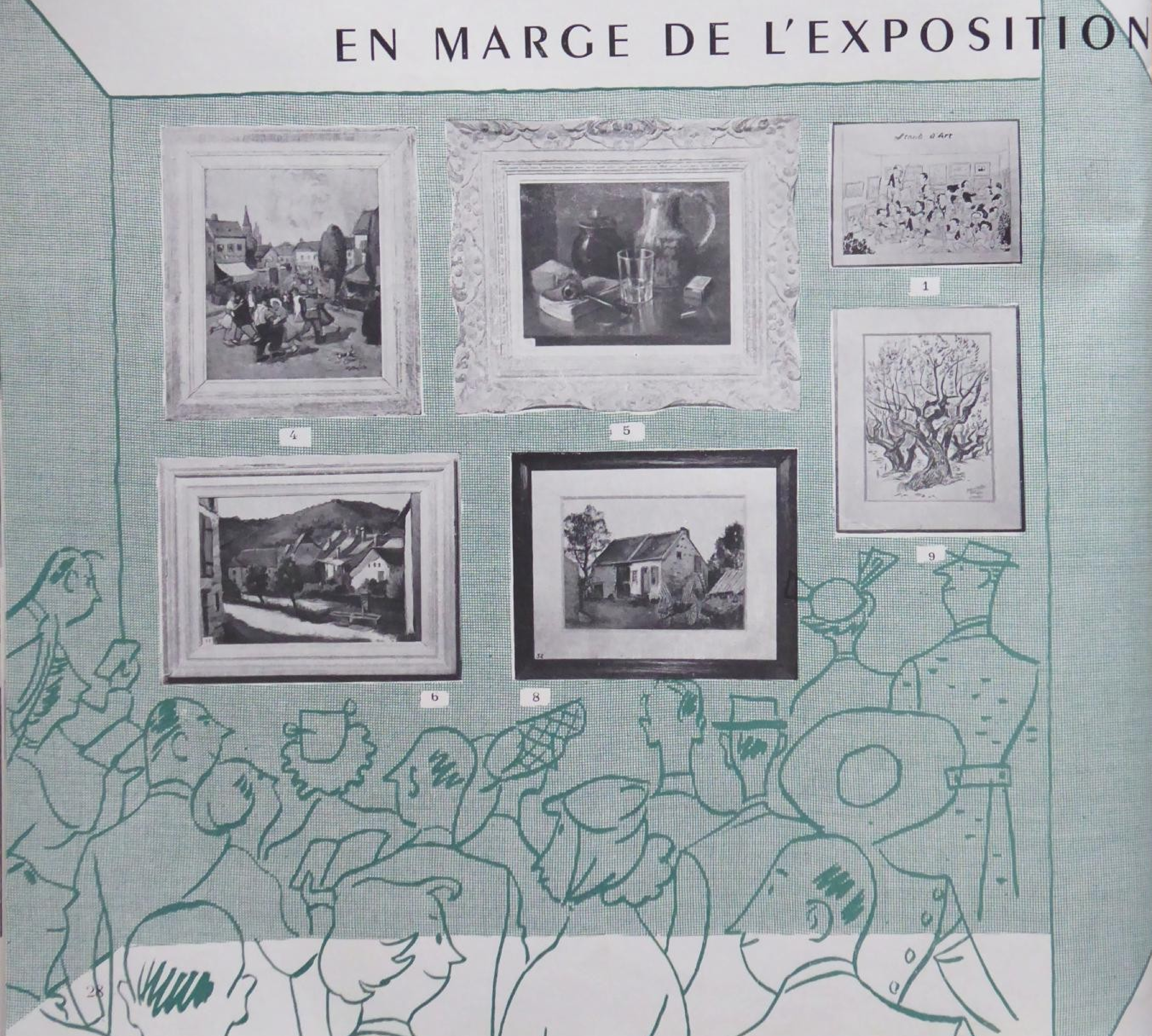
2e Prix



Nous avons visité une belle Exposition ! Harmonieusement conçue, riche de matières, elle a réuni à nouveau peintres et sculpteurs, architectes, décorateurs, relieurs, photographes. Les envois ont été nombreux et chacun a sa valeur, malheureusement nous ne pouvons entrer longuement dans le détail. Exprimons simplement la satisfaction que nous avons eue d'apprécier tant d'artistes dont chaque œuvre représente des heures de travail et de recherche. Tous ont « créé » et ce n'est pas le plus mince éloge à faire.

Citons toutefois et remercions de leurs envois les exposants de notre Société dont nous avons retenu les noms au cours de notre visite : L. Liévens (1) aux aquarelles emplies de douceur ; R. Léger qui a traité avec sa vigueur habituelle une vue de Saint-Tropez : A. Chambelland (2), aux paysages bien construits et plaisants aux regards : P. Lebas qui nous a surpris par ses gouaches de Savoie dont le dessin s'affirme et P. Phélizon, d'ailleurs exposant au Salon d'Hiver, sans cesse en progrès ; J.-G. Mercier (3), à qui nous devons pour la plus grande part l'organisation de cette manifestation, nous a présenté plusieurs toiles où nous avons relevé le métier que nous lui connaissons. Son portrait de petite Bédouine est charmant, « la ville arabe » allie à sa composition une chaude tonalité et l'ensemble nous a donné l'impression que son passage en Tunisie avait « illuminé sa palette ». Mais n'oublions pas que M. Mercier est Sociétaire au Salon des Artistes Français, ce qui le classe au-dessus de l'amateurisme pur ! P. Pellerin, du Club de La Mailleraye, nous a frappés ! « La mise au tombeau » dénote pour le moins un certain sens des contrastes. Quant à G. Broyelle (4), la « valse du p'tit bal » est distrayante ; on y décèle certaines fautes de perspective mais nous pouvons les mettre aux compte de la naïveté qui ressort de l'ensemble. Les œuvres de R. Tillier ont leur caractère et une personnalité encore influencée mais qui a certainement des chances de s'affirmer. Rappelons nos bulletins du collège en disant que P. Coron « peut mieux faire ». C'est tout à son honneur, car son intérieur de logis est bien construit. De L. Filliol (5), plusieurs toiles égales à elles-mêmes ; quant à B. Dupont (6), nous avons préféré son paysage aux couleurs d'été à « son clair de lune » bleu de nuit ; il est peut-être plus sage mais, à notre avis, plus agréable. Les « danseuses » de Mlle Réty (7) sont délicieuses et ses « oiseaux » particulièrement décoratifs ; l'ensemble chante et danse. C'est la première fois que R. Demay (8) nous présente des aquarelles : les couleurs sont peut-être un peu sombres, la perspective est bonne. Continuez !... De J. Potignon et P. Du-

EN MARGE DE L'EXPOSITION



chesne, notons encore les aquarelles et revenons à L. Liévens qui, par son « Stand d'Art » a retenu notre attention... amusée !

Toujours sous l'initiative de M. Mercier, un certain nombre d'invités ont agrémenté encore le Salon. Parmi ceux-ci : Mlle Voisart a des qualités (et des défauts) mais certainement une jeunesse appréciable ; Mme Vidal de la Blache (9), sociétaire aux Artistes Français, dont la nature morte reflète tout son talent, ainsi que son dessin « Les Oliviers ». « Le Jazz nègre » de M. Léger fils est intéressant, et le portrait que nous devons à Mme Bihel, charmant. Quant à M. R. Broyelle, Hors-Concours et Grand Prix de l'Afrique Equatoriale Française au Salon des Artistes Français, nous n'avons certainement pas à le juger. Sa réputation s'est affirmée depuis de longues années, tant par ses coloris que par ses compositions qui tiennent du vitrail et de la tapisserie. Avec M. R. Broyelle se termine notre promenade chez les peintres.

Chez les sculpteurs (10), nous avons particulièrement apprécié « Gisèle » et « Elizabeth » de L. Pessey (11) qui vient d'ailleurs d'obtenir le Grand Prix de Sculpture du Salon d'Hiver. Remercions encore M. Dessalines d'Orbigny de ses intéressants travaux que nous n'avons pas été sans remarquer.

Que dire de l'architecture si ce n'est citer les noms de A. Chambelland et R. Léger pour leurs études de « station-service » et de « maison d'un écrivain », dont nous aimerions connaître les réalisations.

A la décoration, nous retrouvons la personnalité de R. Tillier, l'impétuosité de Mlle Voisart, « la Boutique Fantasque » est jolie.

Les panneaux de photos d'art, les vitrines de philatélie (12) (nous reviendrons sur ce sujet dans un prochain numéro) les maquettes « Industrie du Pétrole » et les magnifiques reliures de G. Clarke, chefs-d'œuvre de patience et de bon goût, ont complété cette Exposition et contribué pour une bonne part à sa richesse.

Certains penseront peut-être que nos critiques ne sont pas méchantes — pas assez. A ceux-là, nous répondrons ce que nous disions au début de cet article : « Chaque création d'un amateur est intéressante et mérite d'être remarquée ! ».

N.D.L.R. — A l'issue de l'Exposition de Peinture, M. J. Ballet a réuni les Exposants en une cérémonie intime et a exprimé la satisfaction qu'il avait éprouvée devant le bon succès de cette manifestation. M. J. G. Mercier a profité de cette réunion pour remettre à M. Ballet la toile qu'il a offerte au Club pour ses « vingt-cinq ans de mariage » avec Esso-Sports.

Un « ban » a souligné ce cadeau qui allie le sport à la peinture puisque le motif de la toile est le coureur Jess Owens en position de départ.

DE PEINTURE...

COMMENT JUGER UNE ŒUVRE D'ART

Ecoutons ce que nous dit Armand Drouant dans ses « Dialogues sur la peinture » :

« — Un tableau doit, pour être complet, nous procurer trois joies : joie des yeux... joie du cœur... joie de l'esprit.

— Un tableau se présente à l'amateur sous trois aspects : physique, moral et psychique, et pour formuler un jugement cet examen est indispensable.

— Voici toutes les qualités que l'on peut trouver sous chacun de ces trois aspects

Sept qualités physiques : correction du dessin, hauteur du ton, distinction du ton, diversité des couleurs, sonorité (composition lumineuse), équilibre des volumes colorés (composition colorée), qualité de la matière.

Dix qualités morales dont quatre qualités venant du cœur : la poésie, le rêve, sincérité de l'émotion, sensibilité, simplicité (esprit de synthèse.

Six qualités venant de l'esprit : choix du sujet, intelligence du dessin, composition graphique, perspective, qualités décoratives, observation des valeurs.

Une qualité psychique (coefficient de sympathie).

Deux qualités complexes des autres groupes : personnalité dans la conception, personnalité dans l'exécution.

Certaines de ces qualités se comprennent aisément. Nous n'avons pas la place de reproduire ici l'analyse très fine qu'en donne l'auteur mais pour ceux qui voudraient approfondir leurs connaissances artistiques, nous donnons ci-après le système de cotation que M. Drouant propose aux amateurs qui ne se contentent pas d'une impulsion instinctive pour se former une opinion et désirent analyser, sous tous leurs aspects, les éléments d'appréciation.

Ce mode de cotation comprend vingt rubriques affectées chacune d'un coefficient différent.

		Coefficient
1.	**Le choix du sujet**	2
2.	**Correction du dessin**	1
3.	**Intelligence du dessin**	5
4.	**Composition graphique**	3
5.	**Perspectives**	1
6.	**Qualité décorative**	3
7.	**Hauteur du ton**	7
8.	**Distribution du ton**	2
9.	**Diversité des couleurs**	1
10.	**Observation des valeurs**	6
11.	**Sonorité (composition lumineuse)**	4
12.	**Equilibre des volumes colorés (composition colorée)**	3
13.	**Qualité de la matière**	2
14.	**La poésie. Le rêve**	6
15.	**La sincérité de l'émotion**	7
16.	**Sensibilité**	7
17.	**Simplicité (synthèse)**	5
18.	**Personnalité dans la conception (style)**	15
19.	**Personnalité dans l'exécution (facture)**	5
20.	**Coefficient de sympathie**	15

(Extrait de « Phil à Phil », bulletin mensuel de la Société Philips.)

Nouvelles Brèves

ÉTATS-UNIS

Quatorze savants européens ont visité le Centre de Recherches Esso

Le centre de recherches Esso, de la Standard Oil Development Company à Linden, New-Jersey, a reçu la visite de quatorze savants éminents s'intéressant aux recherches de produits chimiques et appartenant à huit nations de l'Europe Occidentale. Cette visite fait partie d'un périple organisé aux U.S.A. sous l'égide de l'E.C.A. et destiné à améliorer les échanges de vues d'ordre technique entre les Etats-Unis et les pays sympathisants et à permettre à ces savants de voir les principaux laboratoires industriels de recherche qui fonctionnent actuellement en Amérique.

La visite aux Laboratoires de Recherches de la filiale de la Standard Oil Company (New-Jersey) a eu lieu les 13 et 14 novembre. Les savants ont également été reçus à la raffinerie de l'Esso Standard Oil Company à *Bayway* (New-Jersey).

M. E. V. Murphree nommé membre de la Commission de l'Energie Atomique

M. E. V. Murphree, président de la Standard Oil Development Company, filiale de recherches de la Standard Oil Co (New-Jersey), vient d'être nommé membre du Comité consultatif général de la Commission de l'énergie atomique. La nomination de M. Murphree à ce poste est justifiée par le rôle important qu'il a joué durant la dernière guerre dans les recherches qui ont abouti à la mise au point de la bombe atomique et par les contributions apportées à la victoire des Alliés par la Société.

Les principales sont : la mise au point du procédé « fluid catalytic cracking » qui a permis une augmentation considérable de la production d'essence-aviation, la synthèse du toluène, dont le coût de production s'est trouvé réduit des 4/5e et le perfectionnement des procédés de fabrication des diverses catégories de caoutchoucs synthétiques.

M. Marion W. Boyer, vice-président de l'Esso Standard Oil Company, devient directeur du Comité de l'Energie Atomique

Après avoir passé vingt-cinq années au groupe de la Standard de Jersey dont les cinq dernières en qualité de vice-président de l'Esso Standard Oil Company, M. M. W. Boyer a démissionné pour devenir directeur général du Comité de l'Energie Atomique des Etats-Unis.

Il a été remplacé à la vice-présidence de l'Esso Standard Oil Company par M. William Naden, précédemment administrateur et directeur général industriel. M. Herbert P. Schoeck, qui a débuté à la Compagnie il y a trente-trois ans comme petit employé et qui en est devenu trésorier, a été élu administrateur.

M. W. B. Brown, président de l'Esso Caribbean

M. W. B. Brown qui, depuis 1946, faisait partie du Département des Public Relations de la Standard Oil Company (New-Jersey), vient d'être élu président de l'Esso Standard Oil (Caribbean) S.A., dont l'activité s'étend sur la zone des Caraïbes : République Dominicaine, Haïti, la Jamaïque, les îles Bahamas et les Bermudes.

Forage et Recherches

D'après *The Oil and Gas Journal*, l'activité de forage aux Etats-Unis dépassera les niveaux les plus élevés déjà atteints. Au cours des six premiers mois de l'année, l'industrie a foré 20.258 puits, ce qui constitue déjà un record, et on s'attend à ce que le chiffre correspondant pour le 2e semestre atteigne 22.826. On prévoit, d'autre part, que ces puits auront une profondeur moyenne également plus élevée.

ROYAUME-UNI

La plus grande raffinerie d'Europe

La construction de la Raffinerie de Fawley, entreprise par l'Anglo-American Oil Company dans le Hampshire, a maintenant atteint sa phase la plus active et nécessite l'emploi de quatre mille ouvriers.

Les équipes ont terminé la structure de plusieurs des principales unités qui seront utilisées pour convertir le brut importé du Moyen-Orient en une gamme étendue de produits pétroliers (5 millions et demi de tonnes par an). Afin que l'activité des chantiers ne soit pas interrompue par les jours d'hiver plus courts, ils seront éclairés par des projecteurs durant les heures de travail.

Quand elle sera terminée (fin 1951), cette nouvelle raffinerie Esso aura utilisé 100.000 tonnes d'acier, 480 kilomètres de tuyaux de fonte, d'acier et de ciment armé, ainsi que 320 kilomètres de fils électriques et 100.000 m^3 de ciment armé. Elle aura nécessité 2.000 m^2 de contre plaqué, 12.000 vannes, 220 pompes et pas moins de 725 kg. de mercure dans le système complexe des instruments de contrôle grâce auxquels un nombre d'hommes sensiblement réduit commandera les vastes unités.

ITALIE

Des travaux de recherches viennent d'être entrepris dans la région de Villa d'Adige di Batia dans la province de Rovigo, sous l'égide de l'Ente Nazionale del Metano.

PROCHE ET MOYEN-ORIENT

Mise en service du Tapline

Le pipe-line transarabien qui relie les champs pétrolifères d'Abqaiq sur le golfe Persique, à Sidon sur la côte du Liban, a été mis en service le 2 décembre et, d'après les informations parvenues de New-York, un premier pétrolier a été chargé le jour même.

On estime qu'à la suite de l'inauguration de ce pipe-line quelque 60 pétroliers de 15.000 tonnes seront libérés à travers le monde, ce qui contribuera, dans une certaine mesure, à une diminution de la pénurie mondiale de pétroliers.

La construction du pipe-line de 30 pouces de l'I.P.C.

La première cargaison de tubes destinés au pipe-line de 30 pouces (76 cm. de diamètre), de l'Iraq Petroleum Company, vient d'être débarquée à Tripoli. Comme nous avons eu l'occasion de le préciser, ce pipe-line reliera Kirkuk au port syrien de Banyas, en suivant jusqu'à Homs le tracé du pipe-line existant Kirkuk-Tripoli. Sa longueur sera de 900 kilomètres et sa construction nécessitera 168.000 tonnes de tubes. Comme il a été procédé pour le pipe-line transarabien, le diamètre variera, en fait, de 76 à 80 centimètres, ce qui permettra de télescoper l'un dans l'autre deux éléments de tubes et de réduire considérablement le nombre de navires nécessaire. Quarante-deux bateaux ont dû, néanmoins, être affrétés pour le transport des tubes jusqu'aux deux ports de destination : Tripoli sur la Méditerranée et Bassorah sur le golfe Persique.

La pose des tubes a déjà commencé et sera achevée en 1952. La capacité initiale de la conduite sera de 13 millions de tonnes par an.

D'importants travaux sont en cours pour porter à environ 20 millions de tonnes en 1952 la production de Kirkuk, qui est actuellement de l'ordre de 7 millions de tonnes.

En raison de la part qui lui revient par l'intermédiaire de la Compagnie Française des Pétroles, sur la production de l'Irak, soit 23,75 %, la France recevrait, en 1952-1953, après achèvement du pipe-line, 7 millions de tonnes de pétrole.

MAROC

Un nouveau jaillissement de pétrole

Un sondage de reconnaissance implanté au lieu dit Sidi-Fili s'est révélé productif dans les derniers jours de novembre. Le pétrole a jailli sous une pression de 140 kg., pression qui s'est maintenue depuis lors. Les travaux habituels sont entrepris pour maîtriser l'éruption et équiper le sondage en vue d'une exploitation normale. Le lieu où a été effectué le sondage est situé à 5 kilomètres au nord-est de la région dans laquelle il y a présentement plus de 20 sondes en production fournissant, au total, 40.000 tonnes de brut par an. Mais le pétrole ayant été atteint 400 mètres plus bas et sa constitution étant très différente, on peut estimer qu'il s'agit d'un gisement tout à fait distinct de celui qui est actuellement en exploitation. Une nouvelle série de sondages a été entreprise afin de déterminer l'étendue et les possibilités d'exploitation du nouveau gisement. Ce n'est donc pas avant quelques mois que l'on pourra faire une estimation de son importance.

LE CHIEN ET LES PHOTOS DE VACANCES ESSO (*suite*)

Dans notre dernier numéro, nous avions consacré quelques colonnes aux souvenirs de nos vacances, illustrés de photographies que les collaborateurs de la S.F.P. avaient eu la gentillesse de nous confier. Nous y avons parlé de Venise, des Gorges du Tarn et de chien ! L'un d'eux, en effet, nos lecteurs s'en souviendront, s'était fait remarquer par son intelligence et son apparence humaine et méditative. Après le chien intellectuel, nous sommes heureux de vous présenter aujourd'hui le chien qui pêche, dont « l'heureux père » est M. Maxime Gaymard, comptable volant à la D.S.E. de Marseille.

Démonstration par M. Bohem, chauffeur au secteur de Rodez, de l'utilisation du chien... de pêche, sous l'œil amusé de M. Rebière, inspecteur mécanicien.



HOLLANDE

Commande d'un caboteur asphaltier par la S.F.P.

Notre Société disposait, avant guerre, de deux caboteurs asphaltiers, le « Petrophalt » et le « Stanasphalt ». Ce dernier ayant été coulé dans l'estuaire de la Gironde et n'ayant pas été renfloué, a été remplacé en tonnage par le « Roche-Maurice », actuellement affecté au transport des produits blancs sur l'Afrique du Nord.

Ne disposant plus que d'un seul asphaltier, la S.F.P., avec l'accord des Pouvoirs publics, vient de passer commande aux chantiers navals Van der Werf, à Deest, près de Nimègue, d'un caboteur asphaltier de 2.500 tonnes qui sera livré dans dix-huit mois. Il est permis d'escompter que, dès le début de 1952, il pourra entrer en service et être utilisé aux livraisons d'asphalte et de cut-backs sur la France, l'Afrique du Nord et la Scandinavie.

PARIS

Réunion des chefs de régions de la S.F.P.

Les 15, 16 et 17 novembre ont eu lieu à Paris, sous la présidence de M. G. Wicart, des réunions groupant les Directeurs de Divisions et les Chefs de Régions. Au cours de ces trois jours, ont été passées en revue et discutées toutes les questions intéressant la distribution et l'exploitation.

FRANCE

Les tracteurs agricoles en France et dans les autres pays européens

La mécanisation de l'agriculture a fait des progrès considérables depuis la fin de la guerre. Pour l'ensemble des pays d'Europe (Allemagne, U.R.S.S., Espagne non compris), le nombre de tracteurs en service à la fin de 1949 était approximativement le quadruple de ce qu'il était en 1938, soit 651.400 tracteurs contre 174.500 avant la guerre. La France vient au 6e rang des pays de l'Europe Occidentale pour la densité des tracteurs après la Grande-Bretagne, la Suisse, la Suède, la Norvège et les Pays-Bas, et au 5e rang si l'on considère le pourcentage d'augmentation du nombre de tracteurs par rapport à 1938. A ce dernier point de vue — et pour autant qu'on puisse se baser sur les statistiques publiées — certains pays d'Europe Orientale battent de loin les records. C'est ainsi qu'en Pologne, l'augmentation du nombre de tracteurs est de 1.060 % et, en Roumanie, de 625 %, ce qui s'explique, étant donné le nombre infime de tracteurs en service dans ces pays avant guerre. La densité y demeure d'ailleurs extrêmement faible : 1 tracteur pour 950 hectares en Pologne, 1 tracteur pour 800 hectares en Roumanie. D'après les statistiques françaises, le parc de tracteurs agricoles atteindrait actuellement 120.000 unités environ, 9.500 tracteurs ayant été livrés entre le 1er janvier et le 1er juin 1950, dont 4.250 de fabrication française et 5.250 de fabrication étrangère. Compte tenu des commandes passées, on peut estimer que le parc de tracteurs agricoles comprendra, au 1er janvier 1951, près de 130.000 nuités.





CATHERINETTES

Nous avons eu le grand plaisir de photographier deux jeunes filles de notre Société qui ont illustré joyeusement la fête des Catherinettes. Celle-ci demeure, sans aucun doute, une des plus charmantes de nos traditions et nous n'avons pas voulu manquer de vous présenter ces deux images, témoignages amusants de la vie de notre Société.

Ci-dessus de gauche à droite : Mlle Henriette Lachner (Service Sécurité Sociale) contemple son cadeau avec une gentillesse digne de la meilleure tradition de la Sainte Catherine. Elle ne porte peut-être pas de bonnet, mais y supplée par un sourire des plus charmants !... Mlle Janine Duvallet (Département Transports) est une Catherinette charmante. Ses voisins de table ne semblent pas d'ailleurs engendrer la mélancolie...

PORT-JÉROME

Distinction

Nous apprenons que M. André CANAL, gardien chef et agent de maîtrise, vient d'être promu officier de l'Ordre du Ouissam Alaouite Chérifien par sa Majesté le Sultan du Maroc.

Toutes nos félicitations pour cette nouvelle distinction, obtenue à titre militaire.

Remise de médailles de la Société Industrielle de Rouen

Le 2 octobre 1950, au cours d'un apéritif à l'Hôtel de la Petite Campagne, M. Gotard, directeur de la Raffinerie, en présence de M. Trefouel, chef du département Relations Sociales, des chefs de départements et des chefs directs des intéressés, a remis des médailles de longs services offertes par la Société Industrielle de Rouen.

Les médaillés, pour trente ans de services, étaient MM. Coindre, Picos, Longuet ; et, pour vingt ans de services, M. Dutreuil.

Dans son allocution, M. Gotard rappela la carrière des intéressés et les remercia pour la fidélité et le dévouement avec lesquels ils n'ont cessé de servir la Société.

LA MAILLERAYE

Distinction

Nous avons appris que M. L. Delamar, directeur de notre Raffinerie de La Mailleraye, vient d'être promu chevalier du Mérite Social au titre de vice-président de la Caisse d'Allocations Familiales de Rouen.

Esso-Revue se fait l'interprète de tous les amis et collègues de M. Delamar pour lui présenter les plus sincères félicitations.

En marge du « RÈGLEMENT DE RETRAITES MODIFIÉ »

Le règlement du plan de retraites modifié est désormais bien connu de tous. Il n'est certainement pas inutile de renseigner nos lecteurs sur le nombre d'adhésions recueillies.

Voici la situation de ces adhésions prenant effet au 1er octobre 1950 :

— Sur 3.546 employés admissibles au 1er octobre 1950, 3.453 ont adhéré au Plan, soit une proportion de 97,4 %.

— Sur 2 695 ouvriers, 2.423 ont adhéré, soit 90 %.

— Sur l'ensemble du personnel admissible (6.241 personnes), 5.876 ont donc adhéré, et ceci représente la belle proportion de 94,2 %, symbole de la confiance accordée par tous à la S.F.P.

UNE FÊTE DE FAMILLE

Une touchante réunion a eu lieu le 30 novembre à la fin de l'après-midi, à l'occasion de la remise de la médaille du travail de M. Jacques GASPARD. Y assistaient M. Kettel et quelques vieux amis du nouveau retraité, M. Gaspard profitait en effet de cette petite fête pour faire ses adieux à la S.F.P.

M. J. Marmoy, en même temps qu'ancien, prononça quelques mots emplis d'amitié et ne manqua pas de faire remarquer qu'il eut été difficile de faire tenir dans la salle tous les amis de « Gaspard » ou simplement « Ernest ». Puis M. Kettel, après lui avoir exprimé l'estime de chacun, souhaita à M. Gaspard une longue et heureuse retraite et lui remit la médaille de vermeil du travail.

Plus de 250 personnes avaient tenu spontanément à se cotiser pour offrir à M. Gaspard un splendide fauteuil de cuir, symbole des heures paisibles que lui souhaitent de vivre tous ses amis auxquels l'*Esso-Revue* est heureuse de se joindre.

RÉCOMPENSES

La place limitée dont nous disposions ne nous a pas permis, le mois dernier, de faire connaître la totalité des résultats obtenus par les membres du personnel poursuivant des études, soit dans le domaine de la culture générale, soit dans celui des connaissances techniques.

C'est ainsi qu'un certain nombre de collaborateurs ont suivi les cours d'un Centre Technique d'Enseignement Ouvrier (Section Pétrole), et que les personnes suivantes se sont vu décerner des prix ou des certificats de scolarité pour la qualité de leurs travaux ou leur assiduité : MM. Gilbert Poiret, Emile Godin, Pierre Breton, Jacques Gervais, André Asselin, Pierre Muller, Jacqueline Mathieu, Roger Galichet, Jacques Foucard, Jean Marchal, Gérard Morel, Jacques Deslaurens, René Duret, André Peultier.

Ainsi, nombreux sont ceux qui cherchent à accroître leurs connaissances. Les moyens sont multiples, mais ils exigent tous, pour parvenir à un résultat, le sens de l'effort et de la persévérance.

MÉDAILLES DU TRAVAIL

Nous avons relevé avec plaisir, dans le journal *La France du Sud-Est et de Marseille*, les noms de Mlle Christine Roumieu et de MM. Victor Chaulet et Léon Gras qui ont obtenu la médaille d'argent du travail.

Nos plus vives félicitations à nos collaborateurs qui comptent à eux trois un nombre respectable d'années d'ancienneté à la Société.

BREVETS D'OPÉRATEUR

Nous avons appris, avec un très vif plaisir, le succès obtenu par :
MM. Bernard Baye, Michel Favier, Jean Papin, Jean Pruvot, du Service Machines Electro-Comptables, lors des épreuves du Brevet d'Opérateur sur machines électro-comptables, après un stage au Siège de la Compagnie I.B.M.-France à Paris. Cette éducation a été faite en raison de la mécanisation prochaine des travaux comptables des deux Divisions Nord.

A tous, nos très sincères félicitations.

A MONTLHÉRY

24 heures à 173 de moyenne par une « Jaguar » !

A la suite du Salon Automobile de Londres qui a succédé à celui de Paris, l'autodrome de Montlhéry a reçu la visite de « performers » britanniques. Aucune piste d'Outre-Manche ne permet, en effet, l'établissement de records. Parmi ces tentatives, une Jaguar, type XK-120 de trois litres et demi de cylindrée, six cylindres, a réussi à parcourir 4.150 km. 757 en vingt-quatre heures, réalisant ainsi une moyenne d'environ 173 km/h. A l'issue de cette performance, la Jaguar a couvert un tour de piste à une vitesse de 204 km/h. ! Ajoutons, pour nos lecteurs, que cette voiture était ravitaillée par *Esso* avec le camion F-3 qui avait déjà été utilisé lors des tentatives de records de la « Volkswagen » en septembre dernier et de « l'Aston Martin ».



Des anciens se retrouvent...

Lors d'un récent passage à Paris, M. F. H. Bedford Jr., membre du Conseil d'Administration de la Standard Oil Co. (New-Jersey), New-York, eut l'aimable pensée de réunir quelques-uns des collaborateurs avec lesquels il avait été en contact à l'occasion de ses premiers voyages en Europe, voici environ trente ans.

Au cours du déjeuner organisé à cet effet, MM. V. Jacquemard, dont nous avons, avec peine, appris le décès depuis, G. Sala et J. Jouin, trois « vétérans » de l'ancienne Bedford Petroleum Company, aujourd'hui retraités de la Standard Française des Pétroles, qu'entouraient MM. D. C. James, R. W. Mogford, G. Gauthier et M. Desjardins, eurent le grand plaisir d'échanger avec leur hôte des souvenirs déjà lointains.

Et, s'il est vrai que l'évocation du passé s'accompagne toujours de regrets, les convives, qui totalisaient quelque deux cent cinquante années de service, emportèrent de cette réunion la certitude que le temps n'efface pas les solides amitiés.

OFFICIERS MÉCANICIENS

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux marins de notre Société :
MM. Vincent Desiré, de « L'Esso-Bretagne » ;
Pierre Kermorgant, du « Petrophalt » ;
Maurice Maillot, de « L'Esso-Bretagne » ;
Jacques Meillier, de « L'Esso-Normandie » ;
qui ont été reçus officiers mécaniciens de 3e classe de la Marine marchande.

HONNÊTETÉ

Nous avons le plaisir de communiquer une lettre reçue de M. Bernard Beaussart, de Sanvic (S.-I.) remerciant notre gérant libre de l'Esso-Service de Sarrebruck, M. Towae, qui lui a renvoyé son portefeuille renfermant une importante somme d'argent, des papiers personnels et documents pour sa voiture, qu'il avait oubliés à la station, au cours d'un approvisionnement :

« Cher Monsieur,

« Bien que n'ayant aucun papier sur moi, mon voyage de retour s'est » très bien passé.

« En rentrant à la maison, quelle ne fut pas ma joie de retrouver mon » portefeuille que vous avez eu la bonté de me renvoyer.

« Je vous envoie un mandat pour couvrir vos frais d'envoi. Ce geste » ajoute, croyez-le, Monsieur, la confiance à la sympathie que j'ai acquise » pendant mon bref séjour dans la Sarre.

« Croyez, cher Monsieur, en ma sincère reconnaissance.

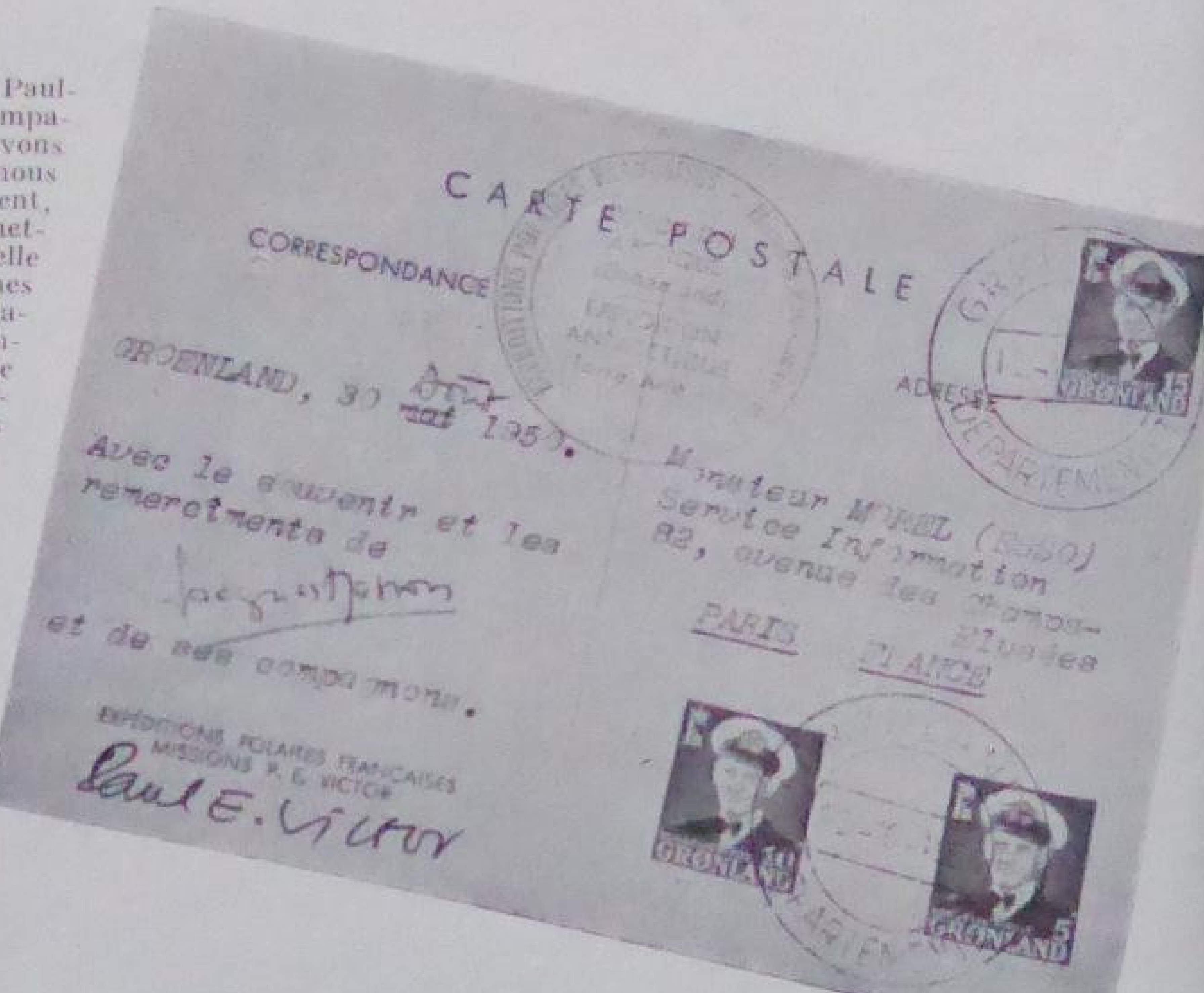
R. Beaussart. »

Nos plus vives félicitations à M. Towae, dont le geste nous confirme après d'autres, qu'honnêteté et amabilité sont de règle dans la chaîne Esso.



Envoyez-nous des cartes postales !

Nous l'avions demandé à Paul-Emile Victor et à ses compagnons, puis nous leur avons diffusé l'Esso-Revue. Et nous avons reçu, en remerciement, la carte que nous vous soumettons. Peut-être décidera-t-elle du choix de vos prochaines vacances ! De toutes les façons, ce paysage « groenlandesque » du mois d'août ne peut que nous faire apprécier notre climat... du mois de janvier.


CARTE POSTALE
CORRESPONDANCE
ADRESSE
GROENLAND, 30 Août 1950.
Avec le souvenir et les remerciements de
Jacques Rohn
et de ses compagnons.
EXPÉDITIONS POLAIRES FRANÇAISES
MISSIONS P. E. VICTOR
Paul E. Victor
Monsieur MOREL (Esso)
Service Information
82, avenue des Champs-Elysées
PARIS FRANCE

LES BONNES IDÉES PAIENT...

Primes complémentaires

Le 31 octobre dernier, le Comité des Suggestions a examiné, entre autres, deux « idées » qui ont fait leurs preuves depuis leur application il y a un an. L'une et l'autre ont été récompensées par des primes complémentaires remises à leurs auteurs :

M. Moïse SAUNIER, de Port-Jérôme : prime complémentaire de **frs 20.000** pour sa suggestion (P.J. 17) proposant la mise en place, sur



M. Gotard remet à M. Saunier le chèque de 20.000 francs. A cette réunion, qui s'est déroulée dans le bureau de M. Gotard, assistaient M. J. Creusy, chef du département auquel appartient M. Saunier, M. B. Tréfouel, chef du Département Relations Sociales, MM. B. Gourvitch et L. Ballet-Baz.

les brides des tuyauteries dans lesquelles circulent du phénol ou des produits phénolés, de colliers en tôle de 2 mm. évitant la projection éventuelle de liquides corrosifs et réduisant ainsi les risques d'accident. Le prix de revient du collier proposé est nettement inférieur à celui envisagé lors de la réception de la suggestion P.J. 17 qui avait bénéficié d'une prime initiale de frs 3.500 le 21 septembre 1949.

M. Jules GENET, de La Mailleraye : prime complémentaire de **frs 25.000** pour sa suggestion (nº 53) qui avait bénéficié le 1er juillet 1949 d'une prime initiale de frs 15.000. M. Genet avait préconisé un dispositif facilitant la réparation et la fermeture des fûts à fond démontable. L'utilisation de ce dispositif provoque un gain de temps appréciable, assure une meilleure étanchéité et améliore sensiblement les conditions de travail.

Suggestions primées

P.J. 155 - **frs 10.000.** — « Marie-Charles-Germaine », M. Charles FRO, Port-Jérôme. Détermination très rapide de l'indice de viscosité approximatif des Raffinats à la Tour à phénol.

P.J. 158 - **frs 3.500.** — « Anne-Marie-Christiane », M. Jean CATTI, Port-Jérôme. Protection du matériel en attente de ramassage en fin de chantier.

Nº 441 - **frs 3.500** — « Alain-Michel-Denis », M. Claude LECLER, D.S.O. Modification dans la méthode d'obtention, à la Section de Mécanographie, du Rapport Mensuel Aviation (nº 359).

Nº 442 - **frs 15.000.** — « Lucien-Paul-Claude ». M. Claude LECLER, D.S.O. Modification dans la méthode d'obtention, à la Section de Mécanographie, des Récapitulations Mensuelles des Stocks Produits et Emballages (120 A et E, Généraux et ESS 120-B 120-C).

Nº 450 - **frs 5.000.** — « Pierre-Alphonse-Julien », M. Gaston PRINGARBE, La Mailleraye. Amélioration des conditions de travail et de sécurité par l'installation d'un treuil au four de dépotage de la soude.

Nº 453 - **frs 5.000.** — « Wenceslass-Michel-Jérôme », M. Gaston ASSOUN, D.S.E. Indication sur les ordres de paiement relatifs aux impôts, de la date d'exigibilité.

Nº 458 - **frs 5.000.** — « Norbert-Maximilien-Joseph », M. Pierre MAUGER, La Mailleraye. Installation d'un support de glissière sur la mortaiseuse de l'atelier de menuiserie.

Suggestion faisant l'objet d'une lettre de félicitations

P.J. 141 - « Jacques-Raymond-Henri », M. Jacques CARON, Port-Jérôme. Modification de l'alimentation en vapeur de certaines pompes de l'unité de traitement des huiles par solvants.



Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaboratrices et aux collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint 30 et 25 années de service à notre Société :

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

30 ans

M. O. REGUER, Capitaine de l'Automoteur Daisy de la Navigation Fluviale de St-Ouen.

25 ans

Mme Blanche PALISSE, employée au Département Navigation, St-Ouen.

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans

M. Angel GOMEZ, ouvrier jointeur, Usine de Marseille.

M. Louis PORTA, ouvrier maçon, Usine de Marseille.

25 ans

Mme Hélène HERSANT, serveuse de cantine à Grand-Quevilly.

NOMINATIONS ET PROMOTIONS

DIRECTION INDUSTRIELLE

Raffinerie de Port-Jérôme

M. Noël CARETTI vient d'être promu ingénieur-projeteur au Bureau de dessin du Département Construction et Entretien avec la classification de cadre.

Il était entré à la Société en 1947 en qualité de dessinateur-projeteur au Bureau d'Etudes.

M. Maurice CORBLIN vient d'être nommé employé qualifié au Magasin d'outillage du Département Construction et Entretien.

Il était entré à la Raffinerie en 1946 comme ajusteur-outilleur.

M. Jean DELAMARE vient d'être nommé magasinier 2e degré au Magasin Général.

Il était entré en 1948 au Bureau d'Etudes de la Raffinerie comme employé technique.

M. Jean LOMBARD vient d'être promu ingénieur-projeteur au Bureau de Dessin du Département Construction et Entretien avec la classification de cadre.

Il était entré à la Société en 1948 en qualité de dessinateur-projeteur au Bureau d'Etudes.

M. Jacques MARTIN vient d'être nommé moniteur de l'Ecole d'Apprentissage.

Il était entré à la Société en 1945 comme mécanicien-motoriste, était passé ajusteur-outilleur, puis employé qualifié au Magasin d'Outillage. Il est titulaire du Brevet industriel.

DIRECTION COMMERCIALE

Division Nord-Ouest

M. Pierre BENOIT vient d'être nommé contremaître d'entretien 2e catégorie au Service Montage à Saint-Ouen.

Il était entré à la Société en 1947 en qualité de monteur-électricien à l'Usine d'Aubervilliers.

DIRECTION APPROVISIONNEMENTS & TRANSPORTS

M. Jacques DESLAURENS a été muté au Département Navigation (Technique Marine).

Il était entré en 1948 au Département Produits Noirs, Bunkers et Brûleurs en qualité d'employé qualifié au Service Commercial. Cette mutation a entraîné la classification d'agent de Maîtrise.

M. Jean HELAINE a été muté au Département Navigation (Exploitation Marine).

Entré en 1946 au Département des Achats, il était aide-acheteur à ce département au moment de son transfert.

M. Eugène HOCHARD a été transféré à l'Agence du Département Navigation au Havre en qualité d'aide-comptable.

Il était entré à l'Usine de Grand-Quevilly en 1933 en qualité d'employé de bureau 2e catégorie, poste qu'il occupait encore au moment de son transfert.

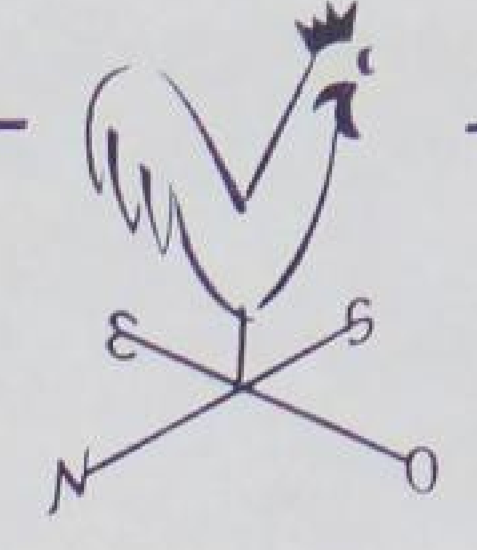
M. Jacques RAMBERT a été confirmé dans ses fonctions de chef du Trafic au Département Navigation, avec la classification de cadre.

Il était entré à la Société en mars 1947 en qualité d'aide-comptable à la Division Nord-Ouest, Section Comptabilité Générale. Nommé employé qualifié de Service Commercial en juin 1947, il avait été transféré au Département Navigation en 1948 et nommé agent de Maîtrise en 1949.

M. Paul SICOT vient d'être nommé agent de Maîtrise à l'Agence du Département Navigation au Havre.

Il était entré à cette même Agence en 1948, en qualité d'aide-comptable, aide-caissier, et avait été nommé employé qualifié de Service Commercial en 1949.

NOUVELLES DE NOS DIVISIONS



NOCES D'OR

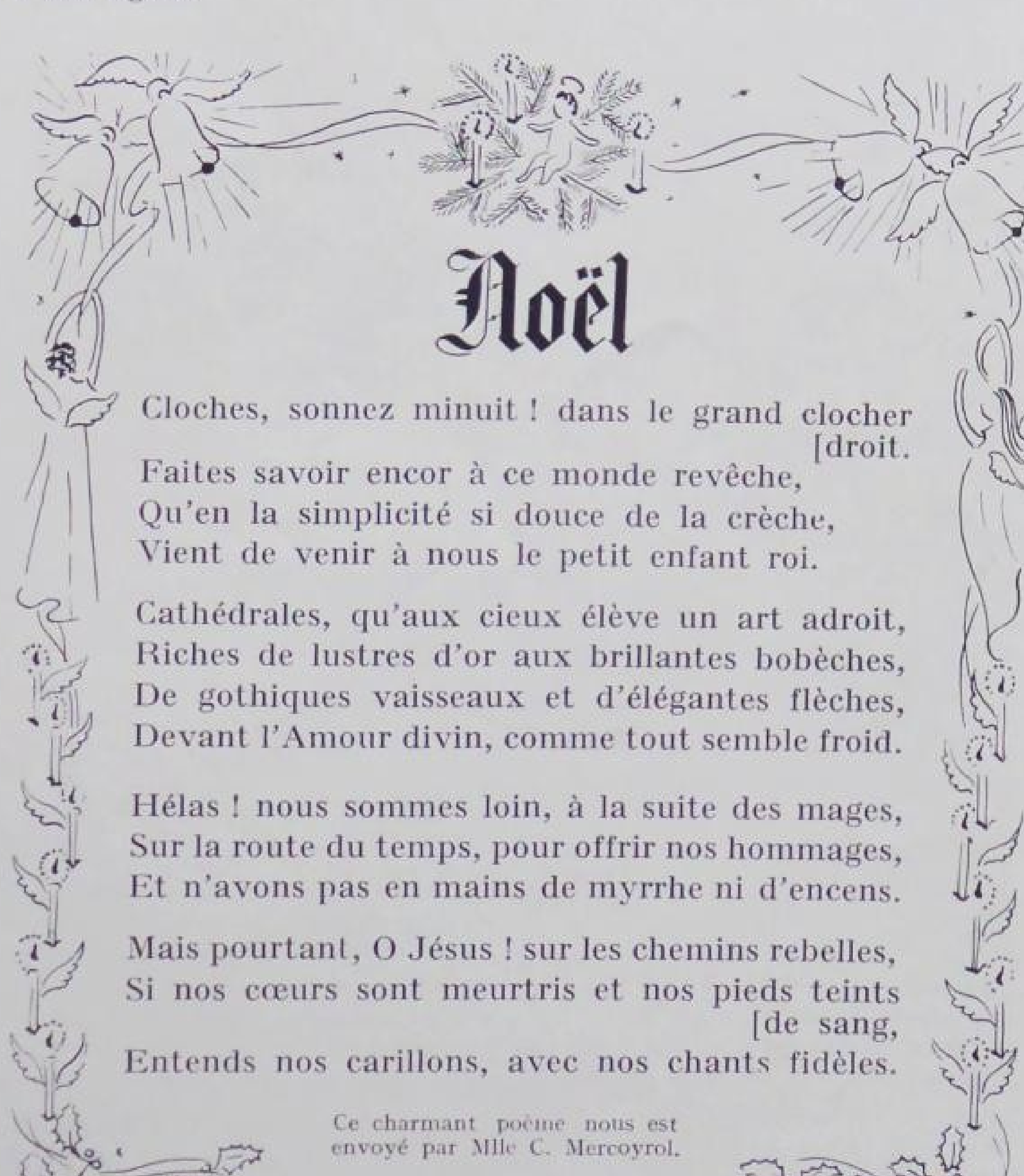
En ce dimanche de Pentecôte, l'église Saint-Pierre de Petit-Quevilly est en fête, car M. et Mme Jean-Baptiste Claudel célèbrent leurs noces d'or, entourés de tous les leurs, dans une ambiance sympathique et très familiale.





Au cours de la cérémonie, M. l'abbé Pigeon, curé de la paroisse, résume dans une allocution très appréciée, la vie toute de labeur des époux, dont le mari a travaillé vingt-deux ans comme chef d'équipe tonnelier à notre Société, avant de prendre sa retraite en septembre 1940.

Nous sommes heureux d'adresser à cet heureux ménage nos compliments très sincères et les vœux de longue et paisible vie que nous formons à leur égard.



Noël

Cloches, sonnez minuit ! dans le grand clocher [droit.
Faites savoir encor à ce monde revêche,
Qu'en la simplicité si douce de la crèche,
Vient de venir à nous le petit enfant roi.

Cathédrales, qu'aux cieux élève un art adroit,
Riches de lustres d'or aux brillantes bobèches,
De gothiques vaisseaux et d'élégantes flèches,
Devant l'Amour divin, comme tout semble froid.

Hélas ! nous sommes loin, à la suite des mages,
Sur la route du temps, pour offrir nos hommages,
Et n'avons pas en mains de myrrhe ni d'encens.

Mais pourtant, O Jésus ! sur les chemins rebelles,
Si nos cœurs sont meurtris et nos pieds teints [de sang,
Entends nos carillons, avec nos chants fidèles.

Ce charmant poème nous est envoyé par Mlle C. Mercoyrol.

CONFÉRENCES D'INFORMATION RÉGION D'ORLÉANS

1950 a vu se dérouler différentes réunions de clients Esso-Service à Tours, Orléans et Bourges. Partout nos invités se sont montrés enchantés de ces contacts plus étroits avec notre Société, et nous ont fait savoir leur satisfaction et l'intérêt qu'avaient présenté pour eux ces conférences qui se sont déroulées dans une ambiance excellente.



Ci-dessus : A Orléans, clients et « instructeurs » sont unis dans une égale bonne humeur.

Ci-dessous : Les conversations vont bon train... A l'ombre du cèdre séculaire, sur la terrasse dominant la Loire où « le Tigre » aimait à se reposer.



COURRIER
de nos lecteurs

Lettre ouverte au rédacteur en chef de l' « Esso-Revue »

« Monsieur,

« Je tiens à vous remercier d'avoir « publié mon portrait au bas de la page 24 « du n° 34 (août-septembre 1950) de « l'*Esso-Revue*.

« J'ai été très flatté que vous rendiez « hommage à mon ingéniosité, mais je « tiens à vous préciser que, contrairement « à la mention publiée par vous, je ne « suis pas Italien mais Danois. »

Ce dessin humoristique est, en effet, extrait de la revue Esso danoise *Esso Posten* de février 1950, et avait été repris par l'*Esso Rivista del Personal* italienne.

Nous nous empressons de satisfaire la demande du charmant petit personnage danois qui est, d'ailleurs l'ancêtre mondial de tous les petits personnages Esso en forme de goutte d'huile.

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de :

Chantal, 3e enfant de M. M. MAZOYER, Ateliers de Persan-Beaumont.

Daniel, 3e enfant de M. R. PUYENCHET, Service du Courrier.

Anthony, fils de M. A. ROE, Département Comptabilité.

Michel, fils de M. A. VEILLARD, Département Bitumes et Emulsion, Siège.

Gérard, fils de M. C. VILLERS, Département Bedford.

DIVISION NORD-OUEST

Mireille-Evelyne, fille de M. A. GARCIA, Usine d'Aubervilliers.

Nadine, 3e enfant de M. P. BARDIN, Secteur de Chartres.

Daniel, 4e enfant de M. H. DESCAMP, Usine de Saint-Ouen.

Eric, 2e enfant de M. H. JANVIER, Secteur de Bourges.

Monique, 3e enfant de M. A. ROBINE, Secteur de Cherbourg.

Jean-Pierre, fils de M. J. TIROUFLET, Secteur de Paris.

Catherine, 3e enfant de M. P. VALLEE, Usine d'Aubervilliers.

DIVISION SUD-OUEST

Jacqueline, 2e enfant de M. J. GOIE-COECHEA, Dépôt de Bègles.

Jean-Erik, fils de M. M. GRENOILLEAU, Secteur de La Pallice.

Rolland, fils de M. B. MARRONCLE, Secteur d'Aurillac.

Anne-Marie, 5e enfant de M. A. AMEN, Section Utilité, Siège D.S.O.

Eric, fils de M. B. DEPOILLY, Secteur d'Auch.

Alain, fils de M. J. FENODOT, Secteur de Tarbes.

Solveig, fille de M. A. MORCH, Secteur de Dax.

DIVISION SUD-EST

Michèle, fille de Mme BERNARD, Siège de la Division.

Pierre, 4e enfant de M. COMBEY, Région de Grenoble.

Marie-Laure, fille de M. E. MARIANI, Région de Nice.

Claudie, fille de M. SALGUES, Secteur de Rodez.

DÉPARTEMENT NAVIGATION

Hervé, 3e enfant de M. J. COLLOT, capitaine « Esso-France ».

Gisèle, fille de M. H. JOYAU, radio « Esso-Languedoc ».

Françoise, fille de M. J. LEFEVRE, lieutenant « Esso-Gascogne ».

Laurent, fils de M. J. MARCOTTY, graisseur « Esso-Bretagne ».

Claude, fils de M. J. THOMAS, 2e capitaine « Esso-Normandie ».

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

Monique, 3e enfant de M. L. AUDIEVRE.
Dany, 2e enfant de M. A. CARTEL.
Bernard, 2e enfant de M. J. CATTI.
Brigitte, 3e enfant de M. J. CHRISTAIN.
Marie-Claire, 3e enfant de M. B. COUSTHAM.
Daniel, 2e enfant de M. L. HAUCHECORNE.
Joël, 1er enfant de M. R. LESUEUR.
Alain, 4e enfant de M. J. MOUSSE.
Jocelyne, 5e enfant de M. P. PANCHOUT.
Régis, 3e enfant de M. Ch. TOQUARD.

ENTRE NOUS

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

Annick, 6e enfant de M. M. CHERRIER.
Olivier, 4e enfant de M. F. DUMONTROTY.
Annie, 3e enfant de M. F. ELORIN.
Claudine, 4e enfant de M. E. FREULARD.
Pierre, 3e enfant de M. E. HINFRAY.
Régis, 2e enfant de M. L. LEBOUCHER.
Sylvain, 3e enfant de M. R. PERESSE.
Alain, 4e enfant de M. J. PIGNE.
Josiane, 3e enfant de M. J. ROUAS fils.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :

M. Edouard CHAREILLE, Usine d'Aubervilliers, avec Mlle Georgette NEVEU.

M. René BUISSON, de la D.S.E. (Secteur de Roanne), avec Mlle M. BARRES.

M. André CAZAUBON, de la D.S.O. (Siège), avec Mlle M. R. COUSSIRAT.

M. Alfred CECOTTI, de la D.S.O. (Siège), avec Mlle L. BARDON.

M. Louis VAUR, de la D.S.O. (Secteur d'Aurillac), avec Mlle G. LESCAL.

M. Jean CASTOT, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle Lucienne VILLEMAIN.

M. Emile COHUET, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle M. PIEDNOEL.

M. Serge DEPERROIS, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle D. LEBLOND.

M. Claude HELIE, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle I. LETELLIER.

M. Julien NIEL, Raffinerie de Port-Jérôme, avec Mlle L. FAUVEL.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de deux de nos collègues :

Mme Marguerite HUGUET, préposée à la Station Service de Tours.

Entrée à la Société en 1931 comme préposée à la Station-Service de Bourges, elle avait été mutée à celle de Tours en 1934. Mise en disponibilité en 1940, elle avait été reprise au Pool des Carburants à Tours, en 1943 en qualité de sténo-dactylographe et avait repris son poste d'avant-guerre en 1946.

Notre Direction était représentée aux obsèques par MM. G. Breuil, chef de la Région d'Orléans et A. Roussel, chef du Secteur de Tours.

M. Jean BLONDEL, échafaudeur métallique à la Raffinerie de Port-Jérôme, mort accidentellement au cours d'une baignade à Trouville.

Entré à la Raffinerie en mai 1949, M. Blondel laisse derrière lui une femme et un jeune enfant. Notre Direction était représentée aux obsèques par MM. R. Périer, adjoint au chef du Département Relations Sociales de la Raffinerie, P. Laval, ingénieur, et G. Deschamps, contremaître.

Nous avons appris avec peine les deuils qui ont frappé plusieurs de nos collègues :

L. RIGAL, chef du Secteur de Mende, a perdu sa mère.

R. LENOIR, chef de la Section Comptabilité Ventes de la Division Nord-Ouest, a perdu sa mère.

J. RAULET, vendeur au Secteur de Paris, a perdu sa belle-mère.

L. LACAILLE, terrassier à la Raffinerie de Port-Jérôme, a perdu sa fille Arielle.

M. G. RIDEL, forgeron à la Raffinerie de Port-Jérôme, et Mme M. Berne, secrétaire au Département Relations Sociales de la Raffinerie, ont perdu leur mère et grand-mère.

Que nos collègues et leurs familles veuillent bien trouver ici l'expression de nos sincères condoléances.

RELIURES

La Rédaction d'*Esso-Revue* envisage de faire confectionner, pour les lecteurs fidèles qui tiennent à conserver en parfait état leur collection de l'année 1950 du magazine, une reliure mobile. Celle-ci permettra de classer les onze numéros parus pendant l'année, et la table des matières.

Le prix de revient très élevé de ces reliures entrainera sans doute une participation de la part de chaque personne intéressée, mais rien n'a pu être fixé encore et peut-être aurons-nous une agréable surprise.

Prière d'adresser, avant le 1er mars, les demandes écrites soit par la poste ou par le courrier intérieur de la Société, à : Département Information, Service Diffusion, Bureau 209, 82, Champs-Elysées, Paris.

AVIS IMPORTANT

Nos abonnés sont priés de nous avertir sans délai de tout changement d'adresse, afin d'éviter tout retard et toute erreur dans l'envoi de leur exemplaire d' « Esso-Revue ». Ecrire au bureau 209. Merci !



La Coupe Inter-Colonies du 5 Septembre

Nous avons eu le plaisir de recevoir trois relations de la manifestation sportive inter-colonies du 5 septembre 1950. L'une d'un enfant, l'autre d'un moniteur et la troisième du directeur. Toutes ont leur valeur et nous ne croyons pas inutile d'en citer des extraits. Il ressort de l'ensemble, pour celui qui n'a pas eu la chance d'assister à ces palpitantes épreuves, que « la coupe » gagnée par Esso, a provoqué bien de l'animation, voire de l'exaltation; mais laissons la parole à ceux qui y étaient présents :

Le directeur de la Colonie :

« Au cours de l'été 1949, les directeurs de cinq colonies installées à Saint-Gilles : Clichy, Aciéries de Longwy, Houillères du Centre, Partenay et Esso, décidaient, pour stimuler l'ardeur sportive de leurs jeunes colons, d'acheter en commun une coupe qui devait être disputée tous les ans entre ces cinq colonies.

« Mise immédiatement en compétition, elle revenait aux Aciéries de Longwy, Esso se classant second.

« ...Mais voici le 5 septembre 1950, date à laquelle les jeux du stade doivent désigner le détenteur du trophée pour 1950-1951.

« Trois colonies seulement sont représentées : Clichy, Longwy et Esso, les autres ayant déclaré forfait. Inutile de dire que tous n'ont qu'un désir : se montrer les meilleurs et voir « leur colonie » abriter le prix tant convoité.

« Le rendez-vous est fixé à 15 h. 45. Esso, ponctuel, est le premier sur le terrain. A 16 h., Longwy, dont les enfants scandent un chant, arrive à son tour au pas cadencé, suivi de peu par Clichy moins protocolaire, moniteurs mêlés aux garçonnets et aux fillettes.

« On appelle les « sélectionnés ». Les enfants se bousculent un peu pour encourager ceux qui auront à défendre l'honneur de « leur colo ».

« Courses de vitesse, sauts en longueur et hauteur, courses de relais (le tout adapté à l'âge des enfants) vont maintenant se dérouler face à la Coupe dont le métal argenté brille au soleil.

« Coup de sifflet. Chronométreurs et juges officiels sont en piste, les premiers concurrents aussi (les tout jeunes qui vont parcourir 40 m.). Un petit bonhomme à l'air timide reste calme et comme étranger à la rumeur qui l'entoure. C'est Seigneur.

« Le départ est donné. Comme s'il n'avait pas compris, il se laisse distancer, mais soudain il accélère, revient... Le voici au niveau de ses adversaires, il les passe, leur prend un, deux mètres... Il a gagné !

« Esso prend la tête du classement.

« D'autres courses suivent dans lesquelles se distinguent les frères Poitevin, mais la dernière est enlevée par un coureur de Clichy.

« Le saut en hauteur voit encore triompher Poitevin (Sabord !) : première et deuxième places pour Esso.

« Longwy enlève le saut en longueur et demeure en deuxième position.

« Restent les relais qui vont vraiment départager les colonies (le nombre des points attribués est double).

« Le premier est gagné par Longwy. La situation devient sérieuse. Nous n'avons plus qu'un demi-point d'avance et l'espoir renaît chez notre adversaire le plus direct.

« Le moral d'Esso n'est pourtant pas entamé, car Seigneur s'aligne dans le second relais qu'il aura la charge de terminer.

« Les trois-quarts de la course sont franchis et les témoins passent pour la dernière fois. Esso s'est attardé. Longwy, suivi de Clichy, court là, devant, à quelques mètres. L'exploit précédent va-t-il se reproduire ou tout est-il perdu ? Les encouragements fusent de toutes parts et le petit bonhomme fonce. Dans une course aussi extraordinaire que la première, il rejoint le représentant de Clichy et coiffe celui de Longwy à l'arrivée.

« Bravo !... mais un drame éclate. Longwy demande la disqualification d'Esso !... »

Si vous le voulez bien, changeons de speaker et donnons le (j'allais écrire le micro) la parole à M. Alain Barthélémy, moniteur de la colonie :

« Seigneur disqualifié, hurlent les chronométreurs. Seigneur s'est fait remorquer par son manager Bernard au détriment des autres. Comble de perfidie, on va jusqu'à dire que le sus-nommé Bernard a sciemment gêné la visibilité des adversaires de Seigneur en coupant la piste. En conséquence de quoi, on prétend frustrer Esso d'une victoire que les gosses lui reconnaissent à l'unanimité.

« Les esprits s'échauffent, les injures sont au bout des lèvres, on peut craindre le pire. Il semble qu'on ait oublié que cette manifestation sportive est faite pour les gosses et l'on regrette le chauvinisme de certains. Et pourtant, ceux qui se récrient contre Esso savent bien que, dans la course précédente certaines monitrices ont manifestement aidé leurs poulains.

« Enfin, on décide d'un compromis : annulation de cette course, des mesures draconiennes vont être prises pour la dernière course, afin d'éviter tout nouvel incident. Les moniteurs, se tenant par la main, font une chaîne et balayent le terrain : tous les enfants sont ainsi parqués dans un coin du stade, laissant la piste libre aux coureurs.

« Au départ pour la troisième et dernière course ! Tout le monde est anxieux, n'oublions pas que Longwy et Esso se tiennent à ½ point, puisqu'on nous a ôté l'avantage de la dernière épreuve.

« Coup de sifflet : les coureurs sont partis. C'est alors que se montre la supériorité incontestable d'Esso dans les passages impeccables du relai : c'est avec plus de dix mètres d'avance que le jeune Dubreuil enlève cette dernière épreuve et place Esso largement en tête du classement définitif, Longwy second, Clichy troisième.

« Se déroule ensuite la traditionnelle remise de la Coupe à notre Directeur qui prononce une courte allocution dans laquelle on sent sa joie de voir tous nos gosses contents et fiers de leur beau succès. Le jeune Seigneur a droit aux honneurs du triomphe, il ramène la Coupe à la Colo, hissé sur les épaules du moniteur-chef.

« Mais ce qui a frappé le plus le jeune Jean-Claude Marchal, participant, est la bonne tenue du « champion » en herbe Seigneur :

« ...Mais, sans aucun doute, la grande révélation de cette journée a été le jeune Seigneur, dix ans, qui remporta le 40 mètres. Nous étions tous stupéfaits. Mais il ne s'arrêtait pas là et, dans la dernière prise de relais, alors qu'il avait huit mètres de retard sur les deux équipes, il poussa et réussit à battre le représentant de Clichy sur le fil... »

N'êtes-vous pas persuadés maintenant que la victoire de la Coupe fut une belle victoire ? Qu'il soit permis à l'*Esso-Revue* de présenter toutes ses félicitations... retardataires aux enfants-athlètes qui ont si bien mené leurs épreuves.

Nous avons appris avec plaisir que M. Guy LECOMTE, acheteur au Département des Achats, a remporté un succès sportif au Tournoi de Zurich, à l'épée, en date du 24 septembre 1950.

M. Lecomte a gagné ce tournoi devant le Lausannois Capt et les Alsaciens Muller et Perret.

Nous adressons nos félicitations au brillant vainqueur.

La Coupe Robert Martin

Les clubs Esso-Sports de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Marseille ont disputé à nouveau, le 29 octobre, au jeu de boules, la Coupe Robert Martin, désormais classique. Malgré le temps gris, cette manifestation connut son succès habituel. Nos amis de Port-Saint-Louis étaient venus en grand nombre et fermement décidés à ramener avec eux le précieux trophée détenu par Marseille depuis 1939. Et l'on crut, au début, que cet espoir allait se confirmer ; en effet, aux premier et deuxième tours de l'épreuve, deux équipes marseillaises cotées étaient éliminées : l'équipe Renoux et celle constituée par les chauffeurs de l'usine : Giovannini, Raphaël, Lescalet. Dès le départ, nous savions que la compétition allait se jouer âprement !...



L'aura, l'aura pas ? On a le souffle coupé !

A midi, quatre équipes restaient en course : Romano et Amato de Port-Saint-Louis, Martini et Daniel de Marseille. Au cours des demi-finales, les équipes Romano et Daniel prenaient le meilleur sur leurs adversaires et c'est finalement l'équipe de la rue Fongate, composée de Daniel, Blanc et Espanet, qui devait triompher de l'équipe Romano, Biondi et Meyzonat de Port-Saint-Louis, par 21 à 8, au cours d'une finale de haute tenue où les « naris » (1) furent très rares.

Ainsi, la Coupe Robert Martin restait à Marseille pour une année encore.

La journée se termina par une petite cérémonie au cours de laquelle MM. Martin, de Port-Saint-Louis, et Miègebille, de Marseille, remirent la coupe et les prix aux gagnants et l'on se sépara en fixant Port-Saint-Louis comme lieu de rencontre pour la Coupe 1951.

Au cours de la même journée, notre équipe masculine de basket-ball, qui a pris un excellent départ en championnat de 1re division des Bouches-du-Rhône, continuait ses succès en battant le G.S. Finances.

Moins heureuse, notre équipe féminine devait s'incliner contre le S.C. Electric, également en match championnat de 1re division des Bouches-du-Rhône.



Remise de la Coupe et prix aux lauréats le 29 octobre 1950.

1) Expression bouliste marseillaise signifiant : maladresse.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES
envisagées ou prises
au cours du mois de novembre 1950

DISPOSITIONS LÉGALES

Accords conventionnels « Ouvriers », « Employés », « Techniciens » et « Agents de maîtrise », du 24 novembre 1950

Ces accords conclus dans le cadre des articles 31 a, b, c, d, e, du Livre 1er du Code du Travail (Loi du 11-2-50 relative aux Conventions collectives), dont les textes ont été diffusés et affichés dans tous les Etablissements et services de notre Société, comportent :

a) Une majoration de 8 % sur les salaires et appointements du 31 août 1950 pour la durée du travail incluse dans les mois d'octobre et de novembre (Art. 7). Cette majoration a été payée dans la première quinzaine de décembre.

b) La mise en valeur, à partir du 1er décembre 1950, d'un nouveau barème de salaires et appointements minima (Art. 4 des accords) devant se traduire par une augmentation minimum de 8 % (avec minimum de 7 fr. de l'heure, base région parisienne) des salaires et appointements de base, c'est-à-dire primes exclues, appliqués le 31 août 1950.

c) Le calcul de la prime d'ancienneté et de la prime de quart (raffineries) sur ces nouveaux minima.

d) La fixation à 3 % de la prime d'assiduité, à dater du 1er décembre 1950, la différence entre l'ancien taux et le nouveau étant intégrée dans les salaires ou appointements de base.

e) Une augmentation de 8 %, à partir du 1er décembre 1950, des indemnités de panier (art. 8) en vigueur au 31 août 1950.

f) Des dispositions diverses concernant le règlement des différents relatifs à l'application des accords (art. 9) ; poursuite des négociations pour l'élaboration d'une Convention collective nationale (art. 10) ; durée de l'accord et préavis de dénonciation (art. 11) ; dépôt au Secrétariat du Conseil des Prud'hommes (art. 12) ; adhésion d'autres Syndicats à l'accord (art. 13).

NOS JEUX

HISTOIRES DE CHIFFRES

Le nombre 13

La superstition qui attribue au nombre 13 une valeur fatidique n'est pas récente : on le retrouve dans la plus haute antiquité et la plus ancienne allusion à cette croyance se trouve sur une tablette babylonienne :

« Dans le harem d'un roi de Sumer vivaient treize femmes. Or, le feu prit au bâtiment où elles habitaient ; elles moururent toutes les treize ». Ce qui décida le roi, non à créer un corps de sapeurs-pompiers, mais à changer l'effectif du harem.

Ce nombre 13 semble également présider au mariage d'Anne d'Autriche et de Louis XIII.

Le nom d'Anne d'Autriche comprend treize lettres. Elle avait 13 ans, elle était la treizième infante du même nom de la maison d'Espagne. Le nom de Louis de Bourbon est également formé de treize lettres. Il avait 13 ans lui aussi à l'époque où le mariage fut résolu, et enfin était le treizième roi de France qui se nommât Louis. Ajoutons que tous deux étaient de même taille et qu'ils étaient nés le même mois de la même année.

De ce mariage prédestiné devait naître Louis XIV, un des plus grands monarques de l'Histoire.

Le nombre 14

C'est le nombre 14 qui joua un très grand rôle dans l'histoire d'Henri IV. Né le 14 décembre 1553, soit à peu près 14 siècles, 14 décades et 14 ans après la naissance du Christ, il a été roi de France et de Navarre. La somme des chiffres de sa date de naissance donne 14 et son nom (Henri de Bourbon) est composé de quatorze lettres.

Il a été blessé par Châtel en 1594. Entre ce jour et celui de sa mort, il s'est écoulé 14 ans, 14 mois et cinq fois 14 jours.

Il a battu Mayenne à Ivry un 14 mars. Il est mort le 14 mai 1610 (qui est divisible par 14), ayant vécu quatre fois 14 ans, 14 semaines et 14 jours.

Ravaillac, son meurtrier, fut exécuté 14 jours après la mort du roi.

Louis XVI et le nombre 21

Louis XVI semble avoir été voué au chiffre 21.

21 *avril* 1770 *:* date de son mariage à Vienne par procuration avec Marie-Antoinette.

21 *juin* 1770 *:* à Paris, fête désastreuse du mariage en raison d'un incendie.

21 *juin* 1780 *:* fête à l'Hôtel de Ville pour la naissance du Dauphin.

21 *juin* 1791 *:* fuite à Varennes.

21 *janvier* 1793 *:* le roi monte sur l'échafaud. Ajoutons que les rapports qui l'y conduisirent émanaient de la Commission des 21.

LE SAVEZ-VOUS ?

1. — Si le soleil s'éteignait brusquement, pendant combien de temps le verrions-nous encore brûler, après son « extinction réelle » ?

2. — Il est un grand fleuve de France qui ne traverse que quatre départements et donne son nom à chacun. Quel est ce fleuve ?

3. — Quels sont les départements français qui ne touchent qu'à un seul autre ?

4. — Y-a-t-il des rivières de France qui roulent des paillettes d'or ?

5. — Quelle est la première monnaie française sur laquelle un buste de souverain a été frappé ?

6. — Quel est le nom d'oiseau que reçut une île de la Bidassoa et par quel événement cette île a-t-elle été rendue célèbre ?

7. — Comment reconnaître l'amidon de bonne qualité ?

8. — Qu'est-ce que la « Douzième Nuit » qui sert de titre à une pièce de Shakespeare ?

9. — Combien de fois le diamètre d'un cercle entre-t-il dans la circonférence de ce cercle ?

10. — Combien de pouces y a-t-il dans un mètre ?

11. — Qu'est ce qui est plus près de Moscou : New-York ou Vladisvostok ?

RÉPONSES

1. — *Pendant huit minutes.*

2. — *La Garonne. Elle traverse la Haute-Garonne, le Tarn-et-Garonne, le Lot-et-Garonne et enfin la Gironde. Or, c'est un peu après Bordeaux que ce fleuve prend ce dernier nom.*

3. — *Il n'y en a qu'un : la Seine.*

4. — *Le Rhône, le Gard, l'Ariège, la Loire.*

5. — *La monnaie que Lyon fit frapper pour Charles VIII et Anne de Bretagne.*

6. — *C'est l'île des Faisans dans laquelle fut signé, en 1659, le traité des Pyrénées.*

7. — *L'iode mélangé à l'amidon doit le rendre bleu.*

8. — *C'est la « douzième nuit » après Noël, c'est-à-dire le soir du 6 janvier, fête de l'Epiphanie.*

9. — 3,1416.

10. — 39,37.

11. — *C'est New-York. Si vous en doutez, regardez la carte et la largeur de l'Asie vous stupéfiera certainement.*

RÉDACTEUR EN CHEF GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITION SODICO-PARIS
REÇU DE CE DÉPOT LÉGAL
1er TRIMESTRE 1954
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS